TRICOLORE RALLY GIANDOMENICO BASSO CAMPIONE D'ITALIA PER LA QUARTA VOLTA IN CARRIERA

AUTO SPRINT

n. 41

Anno LX Settimanale - 12-18 ottobre 2021

3,00 Euro (Italy only)

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 € CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

60 ANNIVERSARIO

GT WORLD EUROPE ALLA FERRARI

DTM

Lawson messo ko. Un finale con polemiche

GP TURCHIA

ISTANBOOM!

Il mondiale fa il botto, divenendo sempre più indecifrabile. Bottas vince davanti a Verstappen, che torna leader iridato, e a Perez. La Ferrari porta Leclerc al quarto posto mentre Hamilton, quinto, adesso si ritrova a -6 punti nella lotta infinita e deflagrante con Max...

di Andrea Cordovani

Cose turche e Max torna leader

Cose davvero turche per il Mondiale di F.1 che torna da Istanbul dopo un Gp di equilibrismi e azzardi. Una domenica bagnata e neanche troppo agitata all'interno del confronto Mercedes-Red Bull, dove stavolta a fare la voce grossa è stato Valtteri Bottas, consistente e determinato a chiudere prima che sia troppo tardi il lungo digiuno dalla vittoria. In pieno conto alla rovescia, il finlandese che nella prossima stagione approderà all'Alfa-Sauber piazza una prestazione da leone e sbrana tutte le pretese dell'accoppiata Red Bull Verstappen-Perez. Una gran bella battaglia al termine della quale Max torna leader del Mondiale con sei punti di vantaggio su Hamilton che chiude al quinto posto ed è colui che brilla di meno nel Gp di Turchia. È un Mondiale sempre più col botto quello che si sta dipanando in questa stagione densa di sorprese nel quale emerge la crescita della Ferrari. La prestazione delle Rosse a Istanbul è stata davvero da incorniciare. Per lunghi tratti Leclerc ha fatto sognare il popolo rosso al comando della gara. A lungo terzo Charles ha sempre avuto nel mirino la Red Bull di Verstappen e quando si è trattato di scegliere se rientrare ai box a 20 giri dalla fine ed accontentarsi del terzo gradino del podio o rischiare l'azzardo e giocarsi il tutto per tutto, il monegasco ha scelto la seconda opzione. Così è rimasto in pista con gomme intermedie ormai

usurate mentre Bottas, Verstappen e Perez avevano già effettuato il pit per montare Pirelli verdi nuove. La fuga di Charles ha fatto emozionare ma poi è stato risucchiato dai rivali più performanti con le nuove coperture. Leclerc è entrato ai box al giro 47 per poi tornare in pista davanti a Perez ma le intermedie nuove non hanno offerto subito un livello di aderenza ottimale e Charles ha visto così svanire anche il terzo gradino del podio. A fine gara il team principale Mattia Binotto ha spiegato: «*La macchina ora ci permette di fare buone rimonte e sorpassi. Ci manca un quarto di bicchiere, ma ci stiamo lavorando. Ci lavoriamo un passo alla volta. Non abbiamo la bacchetta magica, ma stiamo lavorando su ogni aspetto. Usciamo da questa gara soddisfatti, questo è il mio pensiero*».

Nello scorso week end si sono conclusi diversi campionati. E non sono mancate neanche le polemiche. Le più roventi arrivano dal DTM dopo un finale nel quale Lawson è stato messo kappaò a un passo dal titolo. Il neozelandese con la Ferrari di AF Corse è stato messo in condizioni di non nuocere, speronato dal rivale Kelvin Van der Linde. Così il titolo è andato all'incredulo Goetz con il patron di AF Corse Amato Ferrari che ha sottolineato: «*È un peccato perdere così un campionato che ci sentiamo di aver ampiamente meritato di vincere. Il comportamento di Kelvin Van der Linde è stato assolutamente antisportivo e autolesionista, visto che ha compromesso anche le sue possibilità di vincere il campionato. È stato un comportamento senza senso, che non mi attendevo di vedere in questa categoria che deve essere frequentata solo da professionisti*».

A rendere meno amara la pillola per il Cavallino è però arrivata la conquista del GT World Europe da parte della Ferrari che si conferma al top nella classifica piloti Pro del GT World Challenge Endurance Cup, bissando il successo colto lo scorso anno con Alessandro Pier Guidi; ed è ancora grazie al pilota alessandrino, a Nicklas Nielsen e Côme Ledogar che Iron Lynx si è aggiudicata il primo titolo internazionale, ottenuto con il fondamentale supporto tecnico di AF Corse, maestra nel gestire la Ferrari 488 GT3. Infine uno sguardo anche al Tricolore Rally. Anche qui si parla di titoli e soprattutto di un Giandomenico Basso ancora protagonista. Capace di vincere il quarto scudetto della carriera con una gara d'anticipo e con una determinazione ancora feroce. Passano gli anni ma il vecio di Cavaso del Tomba non molla di un millimetro. Razza Piave, terra di campioni dei rally. ●

DOMENICA SERRA

di Pino Allievi

Le amarezze nascoste di Bottas vincitore

PER VALTTERI A ISTANBUL È STATA DAVVERO LA GARA DELLA VITA. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI SEGRETI NASCONDE IL SUCCESSO DEL FINLANDESE

Con quell'aria da taglialegna, ideale per la pubblicità della Timberland, Valtteri Bottas sembra sempre un pochino fuori luogo nell'ambiente dorato, affollato di prevaricatori, che è la Formula 1. Dalle sue interviste traspare sempre un evidente imbarazzo, quasi avesse paura di dire troppo, o magari troppo poco. Gentile, educatissimo, i modi accorti di chi è cresciuto in una buona famiglia, Bottas ha avuto una carriera divisa in tre tempi. La prima, quella dell'attesa. Quattro stagioni in Williams per crescere, consolidarsi, prepararsi al grande salto dopo aver mostrato ottime cose, come testimoniarono ad esempio i secondi posti in Gran Bretagna e Germania nel 2014, anno in cui andò sul podio pure in Austria, Belgio, Russia, Abu Dhabi.Il secondo tempo in Mercedes, cominciato nel 2017, doveva essere quello della consacrazione. E infatti fu uno schianto: Valtteri vinse subito tre gran premi (Russia, Austria, Abu Dhabi), andò forte, si creò una buona reputazione all'interno del team. Un campione annunciato? No, un campione evaporato perché pian piano, nei suoi confronti, è subentrata una delusione crescente che lo ha fatto scivolare nel terzo atto. Quello della sfiducia. Giunto in parallelo con la piena maturazione di Hamilton che ha determinato che la forbice tra i due si allargasse a dismisura. Il culmine? In Bahrain lo scorso anno, quando George Russell venne scelto per guidare la macchina dell'assente – per Covid – Hamilton e il finlandese fu surclassato in modo clamoroso. Da quel momento è sgorgata una domanda allargata e impietosa che col tempo è diventata boato: perché la Mercedes non appieda subito Bottas e fa correre Russell?
Ad ogni opaca esibizione di Valtteri – e ce ne sono state tante – il ritornello ricominciava a martellare, dimenticando che in parecchie occasioni è stata la Mercedes a impedire a Bottas di vincere. O per errori strategici, o per giochi di squadra ovviamente a vantaggio di Hamilton. Ma alla fine il partito pro-Russell ha vinto e da poco è arrivata l'investitura ufficiale quale coéquipier di Hamilton nel 2022. Bottas è stato messo alla porta, l'anno prossimo correrà con la penultima squadra della F.1, la Sauber impropriamente chiamata Alfa Romeo. Se l'aspettava? Certo che sì, ma forse è stata anche la fine di un incubo, perché dalla fine del 2017 il povero Valtteri ha corso costantemente con la ghigliottina sul collo, con contratti annuali rinnovati verso fine stagione, che sono stati una minaccia continua alla sua tranquillità. Gareggiare senza sicurezze, senza sentire il calore del team, è il peggio che possa capitare ad animali ultra sensibili come i piloti. Bottas – su questo tutti saranno d'accordo – è riuscito a surfare in una condizione di costante instabilità e squilibro con una forza di carattere decisamente rara, facendo finta di niente, conservando il suo sorriso enigmatico che era una maschera dietro la quale nascondere un bagaglio di amarezze.
Bottas si è presentato a Monza da silurato. Cinque giorni prima del Gran Premio d'Italia è arrivato l'annuncio dell'ingaggio di Russell. E da quel momento Valtteri ha preso ad andare davvero forte, conquistando subito la pole position per la gara Sprint che ha poi vinto con una facilità disarmante davanti a Verstappen. Poi, la domenica, scattato dal 20° posto a causa della nuova Power Unit, ha recuperato 17 posizioni finendo sul terzo gradino del podio. E dopo un GP di Russia da dimenticare, eccolo di nuovo ai vertici sia il sabato sia la domenica, in Turchia, su una delle piste più complicate del mondiale. Per giunta nelle condizioni di aderenza più insidiose.
Bottas rinato? No, lui è fatto così, l'incostanza è una delle sue caratteristiche di fondo, perché poi è un pilota molto veloce, capace quando è in palla di mettersi dietro Hamilton, oppure di finirgli molto vicino. Il limite sta proprio nel "quando", che nessuno può prevedere.
I suoi anni in Mercedes sono stati tutt'altro che facili: costretto a rimanere nell'ombra di Hamilton, col costante paragone – poco considerato dall'opinione pubblica – di confrontarsi col più grande campione di sempre. E nei frangenti in cui non è stato capace di fare il gioco di squadra, sono immediatamente partite le critiche. Giuste peraltro, in quanto spesso Bottas pare assente, rassegnato, tutt'altro che determinato a incidere sulla gara. Un pilota enigmatico come lo è stato un altro finlandese con le stimmate del grande campione quale Mika Hakkinen, pure lui vittima di cali inspiegabili, ma imbattibile nei momenti migliori. Bottas in cinque stagioni di Mercedes è parso davvero imbattibile solo domenica scorsa. Se avesse indossato il casco di Hamilton tutti avrebbero parlato di superiorità nettissima dovuta a una classe diversa. Invece Valtteri si è preso dei normali complimenti postumi (intesi come post-licenziamento) e poco più, quando invece ha disputato una corsa sensazionale, in cui ha allungato senza strafare nelle prime battute, tenendo a bada un Verstappen che era sicuro di farsi un boccone del rivale. La pista era bagnatissima, Max attendeva solo che smettesse un pochino per poter passare al comando. Invece no. Quando la pista ha preso ad asciugarsi, Bottas è rimasto solidamente al comando e Verstappen ha cominciato a veder vacillare i propri propositi bellicosi. Ad ogni tentativo di allungare il passo, Valtteri faceva altrettanto e lo respingeva. Il cambio gomme di Bottas è arrivato al momento giusto e acchiappare Leclerc e superarlo, recuperando oltre 7 secondi in 8 giri, è stato facile. Nei successivi 11 giri ha rifilato altri 8 secondi a Verstappen, con un finale che uno psicologo spiegherebbe molto meglio di me, perché aver segnato il giro più veloce della gara al penultimo passaggio è stato un sigillo importante. Ma aver fatto ancora meglio nel giro conclusivo è stata la dimostrazione di forza che Bottas ha inteso dare alla Mercedes. Come dire che quando ha la testa sgombra da obblighi contrattuali, pure lui sa fare la differenza. «*È un successo che mi sono meritato*», ha detto orgoglioso dopo l'arrivo. Non meritato: meritatissimo. Il giorno della gloria non lo dimenticherà mai più. Un viatico per mettersi a posto con la propria coscienza e aver tacitato chi in Mercedes non lo può vedere. E poi un messaggio alla Sauber che, adesso più di prima, sa di ingaggiare un pilota ancora integro, motivato, desideroso di non fermarsi qui. Le sei gare che mancano alla fine del mondiale lo attendono per una conferma. Non "lavorerà" più per Hamilton? E chi l'ha detto? In fin dei conti, a Istanbul è stato lui a impedire all'olandese di mettere le mani sui 25 punti del vincitore. Potrà farlo altre volte. Dipende solo da lui, dal suo umore, dal suo equilibrio, dalla sua stabilità emotiva velata da quel sorriso un po' così. ●

FINE DEL DIGIUNO
Dopo un lungo digiuno Valtteri Bottas è tornato ad assaporare il gusto dolcissimo della vittoria. Un successo quello del finlandese che il prossimo anno guiderà la Sauber che nasconde diversi segreti

di Giorgio Terruzzi

Un bel **ritmo** che lascia sperare

AL DI LÀ DEL RISULTATO AI MARGINI DEL PODIO, PER QUASI QUARANTA GIRI LECLERC HA GIRATO SUI RITMI DI MERCEDES E RED BULL ED È QUESTO IL SEGNALE PIÙ RILEVANTE E INTERESSANTE PER LA ROSSA, IN CHIAVE FUTURA. ALL'INTERNO DI UN WEEKEND NON AVARO DI SPUNTI DI RIFLESSIONE

CHARLES ALL'ATTACCO
Continua a metterci il cuore, Leclerc, con un Gp disputato con un passo da podio anche se alla fine si è dovuto accontentare del quarto posto finale

La classifica turca non lo dice ma a Istanbul la Ferrari è stata davvero protagonista. Stereofonicamente protagonista anche se, vista la stoffa rossa sul Bosforo, il recupero di Sainz va dato quasi per scontato, come altri, altrove, soprattutto considerando i benefici della guida con i nervi distesi, come capita a quelli che da perdere hanno ben poco. A bordo, per giunta una macchina che fila ben più di altre.
Leclerc, piuttosto e soprattutto. Che ha viaggiato per 37 giri (sino al primo pit stop del trio di testa, quello di Verstappen) sui ritmi di Mercedes e Red Bull, riuscendo addirittura a rosicchiare decimi a gente che di solito risulta imprendibile. Il tutto con una macchina pensata per una corsa asciutta. Che la Ferrari non sia il massimo della vita sull'acqua è quasi un luogo comune. Beh, smentito da una gara pimpante, con dentro un azzardo supremo e un sogno condiviso. Ma certo, perché tentare di arrivare in fondo e in testa con gomme intermedie su pista semi asciutta sembra adesso una follia ma è sembrata una mossa possibile domenica, considerando che sarebbe stato comunque difficile tenere il terzo posto. La faccenda ha comportato un tentativo di fuga da Parigi Roubaix, di quelle che profumano di eroismo e che finiscono con una scivolata sul pavè. Uno sforzo frustrato nel finale perché quando le gomme sono alle tele, tanti saluti. Con mortificazione inevitabile e conseguente visto che della cosa ne ha approfittato persino il Perez, uno che si sveglia una tantum e che è sembrato vispo come un pesce nell'acqua. Abbastanza per cacciar fuori dal podio il più meritevole di salirci, con tutto il rispetto per Bottas, povero diavolo; per Verstappen che ha finalmente imparato a portare a casa la rebonza senza dare in escandescenze, accontentandosi del bilancio finale. A differenza di Max, a Leclerc e alla Ferrari è andata maluccio, senza considerare comunque i punti guadagnati sulla McLaren nella classifica costruttori. Già, perché un po' tutti, in pista e a casa, abbiamo assaggiato la coppa gelato con l'idea di far festa a fine giornata. Macché. Eppure dentro questa corsa ci sono notizie da tener buone per gli appuntamenti che verranno, Entrambi i piloti Ferrari hanno smaltito la penalità dovuta alla quarta power unit, entrambe le Ferrari hanno girato finalmente con qualità e dignità sia in qualifica (pur considerando le stranezze metereologiche del sabato turco) sia in gara, l'intera comitiva sembra compatta, tonica, con tutte le manopole a posto per provare a giocarsela, sia da qui a fine stagione, sia nel futuro ormai prossimo, quello della va o la spacca per l'intera comitiva della Gestione Sportiva. È mancato il podio cercando il trionfo. Sì, ma vedere Leclerc ed Hamilton tentare la stessa mossa ha composto una bella immagine. Due impennate estreme, fondate sulla consapevolezza e persino sulla presunzione di poter capovolgere il destino, a costo di pagarla cara. Non è finita benissimo per entrambi, però di queste cose ricordiamo, per averle accompagnate con una passione che altrove non c'è.
E non è accaduto nulla, alla fine della fiera, che basti per metterla giù dura. Ma forse- detto con timidezza, prudenza, scaramanzia e tutto quel repertorio lì- i tempi cupi stanno finendo. Ma no! Ma sì! ●

di Carlo Vanzini Sky F.1

Equilibrio mondiale!

TOTO WOLFF NON HA DUBBI SU COSA SARÀ DETERMINANTE DA QUI ALLA FINE DEL MONDIALE PER ASSEGNARE IL TITOLO 2021: L'AFFIDABILITÀ

L'**ultima volta** che un episodio, non dipendente dalla guida o dalla strategia, è stato decisivo, risale al 2016, con il motore di Lewis arrosto in Malesia e Rosberg a prendere quel vantaggio, rivelatosi poi incolmabile, anche o soprattutto per la bravura e l'intelligenza tattica di Nico. Però era una guerra in famiglia, questa volta c'è Max, un avversario tosto, pilota di un team affamato e aggressivo come Red Bull. Ci sono stati ben 5 cambi di leadership in questa stagione, l'ultima volta fu nel 2018 con Vettel, allora in Ferrari.
Per trovare un valore più elevato bisogna andare al 2012, quando ci furono ben 7 sorpassi e contro sorpassi, con Vettel a vincere il suo terzo titolo nel rocambolesco finale di San Paolo.
È strano che Wolff veda nell'affidabilità il più grosso pericolo visto che, da quell'ormai lontano 2016, i problemi avuti da Mercedes, a livello di motori, si contano sulle dita di una singola mano, ma evidentemente non sono così tranquilli, dopo che la nuova power unit, montata a Bottas a Monza, è morta, dopo un solo Gran Premio.
In Red Bull si sentono più tranquilli da questo punto di vista, il che sembra incredibile, considerando le penalità accumulate da quando Honda è tornata in Formula Uno.
Vedremo, ma l'elenco delle variabili, da qui a Abu Dhabi è lunga.

La forza psico fisica dei due contendenti.
Lewis è più abituato a lottare per il titolo e questo potrebbe pesare, ma Max ha dimostrato di saper gestire con più maturità e furbizia i momenti, Monza compresa. A parole si "scannano", ma nessuno dei due sembra risentirne. Il ritorno, dopo due gare da nemici distanti tra loro, per via delle penalità, del corpo a corpo. Hamilton ha più da perdere perché adesso è dietro, Max può essere più aggressivo. I compagni di squadra: Bottas sembra più nella condizione di aiutare il suo capitano e soprattutto il team per i costruttori, mentre Perez è addirittura ancora dietro a Norris nel campionato e a tiro della coppia Sainz-Leclerc.
Gli altri: McLaren a Monza e in parte in Russia e Ferrari per quel che ha fatto vedere da quando ha montato la nuova power unit, potrebbero trovarsi lì a dar fastidio a uno dei due. Una Ferrari così competitiva ha ad esempio aiutato Verstappen in Turchia, togliendo un paio di punti a Hamilton.
I circuiti: avevamo assegnato Turchia a Verstappen e in parte così è stato, ma pensavamo vincesse e invece ha guadagnato su Hamilton, ma ha perso la gara da Bottas.
Austin pro Hamilton secondo la nostra tabellina,ma forse è meglio non sbilanciarsi più e vivere ogni singolo istante di questo campionato così tirato e spettacolare, gara dopo gara. In casa Mercedes sono sicuri che l'unica pista chiaramente a favore dei rivali sarà quella messicana, per il resto credono di potersela giocare per vincerla in ogni dove.
Forse anche questa è strategia.
Saluto con una domanda: ma voi, tra Hamilton e Verstappen, chi vorreste vedere campione a fine stagione e perché?
Personalmente non ho preferenze da una parte una leggenda e dall'altro chi va all'attacco del potere, mettiamola così, divertiamoci! ●

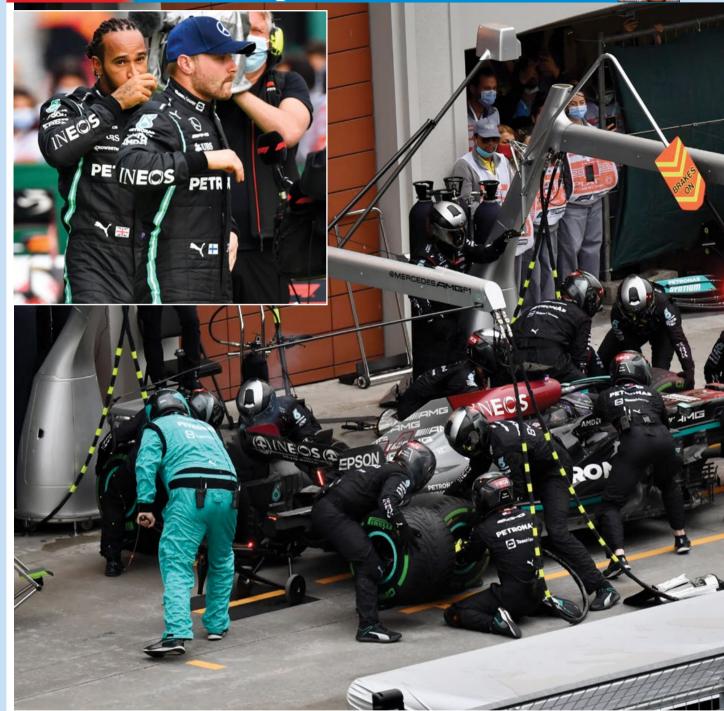
QUELLA SFIDA TIRATISSIMA
Mercedes contro Red Bull: la sfida più tesa del mondiale 2021 alla fine rischia di avere il fattore affidabilità come possibile ago della bilancia

Non è più il **solito Max**, questo è il **solido Max!**

DALLE PALLOTTOLE AL PALLOTTOLIERE. IL PISTOLERO DELLA STACCATA ORMAI LASCIA SPAZIO A UN FREDDO ED EFFICACE CALCOLATORE IN GRADO DI CORRERE PUNTANDO AL TARGET FINALE DEL TITOLO, LASCIANDO STARE LE VITTORIE DI TAPPA. E DA QUANDO DÀ MENO IMPORTANZA ALLE BATTAGLIE, VERSTAPPEN SEMBRA PIÙ CAPACE DI VINCERE LA GUERRA

Il vero vincitore del Gran Premio di Turchia è Max Verstappen. Per carità, Valtteri Bottas ha tutti i meriti di questa terra, è un primo ben legittimo, ma ancora una volta è l'Olandese Volante ad aver dato segnali di crescita e di adamantina consistenza in questa estenuante e bellissima lotta iridata contro la Mercedes di Lewis Hamilton.
Il discorso è piuttosto semplice: in Turchia la Mercedes ne aveva di più, rispetto alla Red Bull. Lo testimonia il fatto non smentibile che sia in qualifica che in gara le Frecce nere son restate sempre al top, a parte la sfuriata di corsa ad opera della Ferrari di Charles Leclerc, dovuta solo al pit-stop ritardato.
In realtà contro la Mercedes W12 a Instanbul c'era poco da fare.
E uscire dalla trasferta giungendo davanti ad Hamilton, recuperando la leadership del mondiale e infliggendogli anche sei punti secchi di distacco in classifica generale, significa avere tutti i motivi di fare una grande festa, di ritorno dalla Turchia, per il team di Marko e Horner, nonché per tutto l'entourage di Max, il quale a fine corsa sfoggiava un sorriso strabordante, piuttosto raro per uno come lui.
Perché, vedete, a questo punto l'analisi oltre che tecnica deve farsi anche psicologica e caratteriale e in tali versanti sembra tanto di vedere un Hamilton logorroico nei team radio, tanto ciarliero e quasi trafelato, mentre, di converso, Max parla meno e sembra gestire di più, dando l'idea di essere ora caratterizzato da una temperatura emotiva inferiore a quella del rivale.
Non solo. In questa ultima parte del mondiale, con eccezione di Monza che è stata un episodio difettivo e valevole quale resa dei conti di Silverstone, Verstappen medesimo sembra muoversi animato da una consapevolezza e da una postura del tutto diverse da quelle che generalmente caratterizzavano il suo aplomb, il suo comportamento, il suo porsi verso ciascun weekend di corsa.
In generale, il Max Verstappen che si incammina a questo infuocato, incandescente finale di mondiale sembra dare a ogni gara tangibile testimonianza di una consistenza psicologica favolosa e di una raggiunta condizione mentale in grado di mandarlo nel modo migliore a contrapporsi a Lewis Hamilton e alla Mercedes nello showdown finale.
Mai si era visto mister Trentatré così contento d'essere arrivato secondo come a Istanbul, mai si era mostrato tanto felice di ragionare, mai era apparso sul suo volto la ruga in più che fa capolino ogni volta che butta là una frase riflessiva, un pensiero attendista, una sorta di carezza tattica a una situazione che, giorno dopo giorno, sembra poter stancare più la Mercedes e Hamilton che non lui stesso.
Max Verstappen quest'anno non ha sbagliato praticamente niente. Silverstone e Monza a parte, dove però le rogne se le sono cercate, trovandole in quantità industriale, entrambi gli sfidanti. Ma quelli non son mica errori marchiani, no, sembrano tanto ammaccature delle armature date dal clamore e dal clangore della pugna.
Per il resto la verità è che sotto pressione Hamilton sta patendo di più, sbuffa, fiotta, si lamenta e ogni tanto sbaglia, vedi a Imola alla Tosa col dritto, col drittaccio di Baku all'ultimo restart, o a Monza partendo male nel Granpremietto, o a Sochi urtando il muretto in qualifica, tanto per dirne solo quattro.
Poi, per carità, mica significa che tutto è scritto, no, macché, è tutto "too close too call", troppo tirato per azzardare una proiezione. E alla fine vince chi vince e poche storie. Però sono indizi, striature rugose di una fatica esistenziale che qualcosa significa eccome e che in questo momento sul piano dei segnali dell'ansia da prestazione e della fatica emotiva mettono Max lievemente favorito su Lewis, poiché, senz'altro e se non altro, più fresco, ciclopicamente determinato e meno amaramente sbalordito...
Perché il Max che sta emergendo nel momento più delicato e importante di questo mondiale è un campione inatteso e glaciale, divenuto improvvisamente calcolatore e ragioniere, un ex pistolero capace di convertirsi felicemente dalle pallottole al pallottoliere, conscio che per operare l'ultimo step evolutivo della sua carriera, iniziata da baby, anzi, da quando era ancora in fasce, adesso è giunto il momento di apprezzare la gestione razionale delle cose e non più il solo impetuoso assalto all'arma bianca. Benché in Turchia la sua Red Bull bianca lo era davvero, per compiacer la Honda.
C'è un momento in cui un grande pilota diventa un campione o in ogni caso si dimostra pronto alla trasformazione: quando riesce a dare il meglio di sé non più pensando alla vittoria del giorno ma concentrandosi unicamente sulla gestione della corsa in chiave iridata, anteponendo un target nobile, un obbiettivo preordinato superiore. Ecco il Max Evo 2 che non si era mai visto e che finalmente fa capolino, tra le nebbie e le pozzanghere di questo pazzo mondiale.
L'olandese della Red Bull sapeva benissimo che doveva iniziare il campionato e girare la boa cercando di vincere il più possibile per lavorare ai fianchi Hamilton e la Mercedes. Adesso sta realizzando chiaramente che le fughe per la vittoria restano importanti ma non sono tutto.
Fiaccare ulteriormente Lewis ormai equivale a lasciar perdere la lotta per vincere a tutti i costi giorno per giorno, per concentrarsi in un comportamento tattico sfiancante, teso a marcarlo come meglio non si potrebbe, a sottrargli ogni volta chance e punti, a logorarlo con jab e ganci alla figura anziché tentare sguaiati e sperticati - oltre che rischiosissimi - colpacci da kappaò immediato.
Occhio, attenzione, fermi tutti, quindi: il Max Verstappen gestore del mondiale visto a Sochi e rivisto in ancora miglior veste a Instanbul fa perfino molta più paura di quello trionfatore a Zandvoort o demolitore di Monza.
Il candidato all'iride all'opera in Turchia e Russia ha tutte le qualità per risultare il vincitore finale del mondiale 2021, perché interiormente, sottocutaneamente e psicologicamente è in grado d'ostentare una sicurezza, una saggezza e una lungimiranza che prima non ha mai avuto.
Come se improvvisamente, per trionfare nell'iride e per realizzare l'impresa quasi impossibile di battere Hamilton, Max stia cedendo e lasciando la scena alla sua versione evoluta più saggia ed efficace.
Il solito Verstappen sembra essersi tramutato nel solido Verstappen e, se continua così, per Lewis Hamilton saranno dolori. ●

UN CHIARO GESTO CHE DICE TUTTO
Lewis Hamilton si complimenta sportivamente con Max Verstappen, che mostra il pollice ben felice dell'epilogo del Gp di Turchia, che lo ha visto secondo e di nuovo leader di questo tiratissimo mondiale

di Fulvio Solms

Hamilton sempre più radio star

ORMAI UNO DEI LEIT MOTIV DI QUESTO MONDIALE TESO E INCERTISSIMO È LO PSICODRAMMA COMUNICATIVO TRA LEWIS E IL SUO MURETTO. DAVVERO UNO SPETTACOLO NELLO SPETTACOLO...

Uno spettacolo nello spettacolo: almeno per chi ama il genere, ecco cosa stanno diventando gli psicodrammi via radio tra Lewis Hamilton e la Mercedes.
All'Istanbul Park, a un certo punto, alla squadra che lo richiamava ai box per montare le intermedie, il campione con toni puntuti ha replicato: «*Se proprio devo fermarmi, che sia per le slick*». Ma nessuno in realtà può dire con certezza assoluta cosa sarebbe successo se fosse rimasto fino alla fine sulle tele come quel matto sognatore di Ocon (che però giocava con un cip ben più basso), né tantomeno descrivere un finale da podio con le soft rosse.

QUELLA MALEDETTA FERMATA

Sul momento del pit-stop il dibattito tra muretto Mercedes e Hamilton è stato intenso, continuo e vibrante. Alla fine la soluzione prescelta non è stata proprio ideale, quasi a perpetuare il gioco delle parti sempre più caldo tra le parti in causa...

Un paio di certezze, però, le abbiamo. La prima: che a Sochi la Mercedes abbia salvato la vittoria di Hamilton esautorandolo dalle decisioni (anche lì voleva rimanere in pista, come lo sciagurato Norris passato in un amen "from hero to zero", o quasi). La seconda: che in Turchia chi si è fermato presto (giro 36 Verstappen e Sainz, giro 37 Bottas e Perez) abbia incassato dei dividendi.
«*Perché?*».
Sembra una richiesta innocua, invece è stata l'innesco dello psicodramma. Al giro 42 i tecnici Pirelli dislocati nel box della Stella avevano già consigliato il pit stop, poi era arrivato il sollecito di Mario Isola (non solo a Mercedes per Hamilton ma anche a Ferrari per Leclerc e ad Alpine per Ocon) con un messaggio in titanio: «*Fermateli perché state rischiando troppo. Le gomme che abbiamo smontato agli altri erano sulle tele*», questo il succo. E dunque, giro 42, Peter "Bono" Bonnington a Hamilton: «*Box box, box box*».
La risposta: «*Perché?*».
Bono: «*Le nuove intermedie sono la strada da percorrere*».
Lewis a muretto: «*Non credo ragazzi, non mi sembra una buona idea. Credo dovremmo restare fuori*».
E tira dritto: al giro 42, al 43, al 44... Ancora discussioni, con Mercedes che torna a invitarlo, con le buone: «*Abbiamo ancora margine su Gasly per un pit stop in tranquillità*».
Al giro 48 scatta dal pilota una richiesta che suona provocatoria: «*Se devo rientrare, allora è per mettere le slick*», nel senso delle soft rosse.
Finisce che Hamilton viene costretto a pittare al giro 50, otto alla conclusione, e la squadra si guarda bene (giustamente) dal montargli le slick, mettendogli su un bel set di verdone nuove. Lewis passa da terzo a quinto, sopravanzato da Perez e Leclerc.
Dopo un paio di giri: «*In che posizione sono ora?*».
Gli borbottano qualcosa, non ben comprensibile ma ben riassumibile, questo sì, nella sigla P5.
Lui, furioso: «*Visto? Abbiamo sbagliato*».
La replica: «*Ne parliamo dopo*».
Ma l'ultima parola vuole mettercela lui: «*Lasciatemi solo ragazzi*».
Alla fine Andrew Shovlin abbozzerà delle scuse, probabilmente per raffreddare le temperature di esercizio delle comunicazioni pilota-box, salite a livelli preoccupanti. Perché arrivati al giro 50 non c'era più scelta: la pista era ancora troppo umida per fare ricorso alle slick, ed era già troppo asciutta per non rovinare il battistrada scolpito delle intermedie, sottoposte a stress perché Hamilton in quel momento doveva difendere la posizione da Gasly.
Risultato: podio compromesso e nessuna possibilità di rimediare, con l'instabilità innescata dall'usura anomala al posteriore.
Alla fine, nelle interviste, Hamilton sottolineerà: «*Abbiamo perso punti che potevamo ottenere. Ora devo chiedere perché mi abbiano fatto rientrare*».
Sicché la distonia che continua a mettere in antitesi la visione strategica del pilota e quella della squadra, continua a poter essere distillata in una domanda.
«*Perché?*». ●

Bottas da dieci e lode

È LA DECIMA VITTORIA IN CARRIERA PER IL PILOTA FINLANDESE IL QUALE SI CONSOLA DI UN'ANNATA CHE LO HA VISTO NON CONFERMATO DA UNA MARCEDES COMUNQUE DA LUI STAVOLTA CONDOTTA BENE

IL GUSTO DI RIVINCERE
Non vinceva dal Gp di Russia 2020 e ora il 32enne Bottas può ben dire d'essersi tolto un gran peso, festeggiando il trionfo nel Gp di Turchia, suo primo centro stagionale e decimo in carriera. Tutti i suoi successi, ovviamente, sono stati ottenuti su vetture Mercedes, dal 2017 a oggi

Finalmente, abbiamo rivisto la versione di Bottas che più ci piace e che avevamo smarrito negli ultimi mesi. Libero nella mente, sgravato da cervellotici giochi di squadra, il pilota finlandese ha potuto concentrarsi esclusivamente su se stesso e mostrarci di che pasta è fatto. Il suo obiettivo di giornata era di tenersi alle spalle il determinatissimo Verstappen di questa stagione, ed il driver di Nastola non ha deluso, riuscendo in un'impresa nella quale troppe volte aveva fallito ultimamente. Questa volta, invece di avvicinarsi, la sagoma della Red Bull dell'olandese è diventata sempre più piccola negli specchietti del trentaduenne futuro pilota dell'Alfa Romeo Racing, che si è trovato come un re sull'asfalto reso viscido dalla pioggia, che è sempre stato una sua specialità, e ha colto il decimo successo in carriera.

UNA MERITATA RISCOSSA

ERA ORA! UNA CORSA DA VERO NUMERO 1 PER BOTTAS

Non vinceva del Gran Premio di Russia del 2020, il buon Valtteri, che al cospetto delle verdeggianti alture che sovrastano Istanbul si sarà sentito a casa, in perfetta sintonia con la pista e con il mondo intero. Con una squadra finalmente pronta a supportarlo fino in fondo nella rincorsa di un successo che, questo sì, sarebbe stato utilissimo al suo team mate Hamilton. Bottas ci ha ancora una volta dimostrato quanto l'aspetto mentale sia determinante, quanto il cervello sia fondamentale per gestire ogni reazione del proprio corpo ed estrarne il massimo. Bottas in Turchia si è espresso da top-driver, cancellando in un colpo solo le troppe critiche che spesso lo hanno colpito e facendoci riflettere su dove sarebbe potuto arrivare se non avesse accettato un ruolo che gli imponeva di sottomettersi alle esigenze di una squadra completamente focalizzata sul suo team mate. Bottas, preferito al fotofinish su Wehrlein alla fine del turbolento mondiale 2016, ha accettato un ruolo patinato alla Mercedes, ma spesso scomodo e che ha influito certamente sul suo smalto, soprattutto con il passare del tempo. Bottas non ha vissuto questa gara come l'ultimo treno per vincere un gran premio, ma ha semplicemente potuto esprimere le sue qualità libero da condizionamenti.

DOPO QUESTO RISCATTO IN TURCHIA

WOLFF CONSEGNA A VASSEUR UN PILOTA VERO E FORTISSIMO

Onore dunque a Bottas, che il suo ex team manager nelle serie minori Timo Rumpfkeil ci raccontava come un ragazzo ispiratissimo sul bagnato, al punto di chiedere alla sua squadra di lasciargli una monoposto di Formula Renault per fare pratica sulla pista finlandese di Alastaro, poco distante da casa, con la quale ha letteralmente consumato l'asfalto al punto da segnare la parte interna della scocca con i gomiti. Ma questo è il perfetto ritratto di Bottas, un ragazzo che non si tira mai indietro quando c'è da rimboccarsi le maniche e che è sempre piaciuto

tantissimo a Toto Wolff per la sua velocità, umiltà e dedizione alla causa. E non è un caso se solo dieci delle diciotto pole position siglate dal nordico si siano trasformate in una vittoria. È servito liberare Bottas per ritrovare il suo smalto, con estrema soddisfazione per Frederic Vasseur, che l'anno prossimo costruirà l'Alfa Romeo Racing attorno al pilota di Nastola, che ancora attende di sapere il nome del suo team mate, che potrebbe essere considerato da cambiamenti nella compagine azionaria della sua squadra.

LA RAZIONALITÀ PAGA ECCOME

VERSTAPPEN FA IL RAGIONIERE E CONQUISTA LA LEADERSHIP

La vittoria di Bottas fa bene al nordico, ma anche al morale della Mercedes, che in Turchia ha mostrato di essere tornata la squadra da battere facendo suonare l'allarme in casa Red Bull. Hamilton ha concluso la sua rimonta al quinto posto, indugiando troppo nell'effettuare il cambio gomme e scoprendo il fianco agli ottimi Perez e Leclerc, che hanno conquistato il terzo e quarto posto alle spalle di Max Verstappen, raramente così poco inquadrato dalle telecamere al termine di un Gran Premio estremamente lineare che, nella impossibilità di contrastare Bottas, ha consentito al pilota olandese di riconquistare la leadership della graduatoria generale ai danni di Hamilton con un margine di sei punti. Per l'ennesima volta in questa stagione, il mondiale cambia direzione e si sottomette ad un nuovo padrone in vista della tripla trasferta al di là dell'Atlantico. In linea con Bottas, ha compiuto alla perfezione la sua missione anche la seconda guida della Red Bull Sergio Perez, ottimo terzo in rimonta, che ha completato il podio e sottratto punti a Hamilton che potranno rilevarsi decisivi a fine campionato.

LECLERC È GIUNTO QUARTO, TUTTAVIA...

ROSSA DA PODIO A ISTANBUL CON UN BELLISSIMO PASSO

La Scuderia Ferrari rientra dalla Turchia con tante positive certezze. In primis, quella di aver avuto ottimi riscontri dalla versione aggiornata del motore, costata la partenza da fondo griglia a Sainz. La versione aggiornata nella parte ibrida della power unit della casa del Cavallino ha certamente consentito ai piloti di Mattia Binotto di fare un deciso passo in avanti in termini di velocità. In qualifica, il distacco tra il monegasco e Verstappen è stato solo di sessantanove millesimi. Mentre lo spagnolo ha ben recuperato fino all'ottava posizione, mostrando un ritmo almeno da top-five, Leclerc non ha avuto grossi problemi nel mantenersi nella scia di Bottas e Verstappen fino al cambio gomme dei diretti rivali. Dopo trenta giri, tra l'olandese ed il monegasco c'era in margine sottilissimo di due secondi. La strategia di tardare al massimo, o saltare, il cambio gomme non ha certamente premito il monegasco e la qualità della performance della SF21, meritevole del terzo posto. A Istanbul si è appannato il momento d'oro della McLaren, con Norris soltanto settimo alle spalle di un ottimo Gasly, e Ricciardo fuori dai punti. In un colpo solo, la Casa del Cavallino ha recuperato dieci punti nei confronti della squadra di Woking, che ora dista nella graduatoria dei costruttori 7,5 punti. Ma questa Rossa ha il potenziale per confrontarsi con traguardi ben più elevati. Molto positivo è il feeling che si percepisce tra i piloti della Casa di Maranello.
Sainz, nonostante la penalità dovuta all'utilizzo del nuovo propulsore, è stato decisivo nella eliminazione di Ricciardo in Q1 e nella conquista di Q3 di Leclerc, al quale ha concesso la scia in un momento determinante delle qualifiche. Ancora una volta, la Rossa ha dimostrato di poter contare su uno dei migliori line-up del mondiale, se non migliore in assoluto.
E ci sono legittime aspettative in merito alla conquista del gradino più alto del podio già in questa stagione. E non, necessariamente, nel caso di ritiro dei rivali di Mercedes o Red Bull. La strada per gli uomini di Mattia Binotto è realmente quella giusta.

ATTENZIONE ALLE PRESTAZIONI!

RED BULL SEMPRE LANCIATA MA MAI COSÌ IN DIFFICOLTÀ

La Red Bull ha ritrovato con Verstappen le redini del mondiale, ma ha sofferto terribilmente il maggiore grip dell'asfalto della pista di Akfirat rispetto al 2021. La squadra di Milton Keynes è riuscita a colmare parte del gap dalle W12 grazie ad un super lavoro svolto nella serata di venerdì. Al termine delle qualifiche, il delta tra Hamilton e Verstappen non è comunque sceso sotto i 328 millesimi.
Gli uomini diretti da Christian Horner hanno fatto l'errore di preparare il Gran Premio attendendosi condizioni di grip medio, che invece si è rivelato elevato. Mercedes e Red Bull prevedevano un ritmo in qualifica tra l'1.25 e 1.26 minuti, mentre già al termine del secondo turno di prove libere Hamilton ha infanto, il muro dell'1.24. Il miglior tempo in Q3 del sette volte iridato è sceso addirittura fino a 1.22.868 nel Q3, a dimostrazione di quanto fossero sbagliate le previsioni della vigilia.
La Casa di Stoccarda ha reagito fulmineamente, mentre le monoposto della squadra di Milton Keynes sono state rallentate da problemi di bilanciamento per tutta la giornata di venerdì, quando Verstappen ha denunciato problemi di sottosterzo ed un posteriore molto nervoso.
L'eccessivo carico portava alle stelle le temperature degli pneumatici nei long-run. Per venire a capo della situazione di emergenza, Christian Horner ha chiesto a Sebastien Buemi di precipitarsi in sede e trascorrere la nottata al simulatore.
Il trentaduenne di Aigle ha fornito il proprio apporto, ma la pioggia caduta in occasione del terzo turno di prove libere ha impedito alla squadra inglese di verificare i progressi fino alle qualifiche. Anche la Mercedes ha però avuto i suoi problemi. Come a Silverstone, le W12 si sono dimostrate più veloci sul dritto nei confronti delle Red Bull di circa 5km/h.
Senza la penalizzazione di dieci posizioni sullo schieramento di partenza, Hamilton era destinato a cogliere il centunesimo successo in carriera.
Tuttavia, dopo la corsa di Sochi, tutti i propulsori della Casa di Stoccarda sono tornati a Brixworth per un'approfondita verifica ed è emersa la necessità di intervenire sulla power-unit dell'inglese.
I motoristi della Mercedes hanno deciso di utilizzare una soluzione che avevano attuato una sola volta negli ultimi sette anni che è stata quella di mantenere sul nuovo motore cinque elementi di quello vecchio. Per questo motivo, l'inglese è stato penalizzato di dieci e non di venti posizioni sullo schieramento di partenza. Ma tutto ciò non è bastato per rimetterlo in corsa per il successo, né a permettergli di esprimersi nelle posizioni a lui più consone.

MERCEDES BATTE RED BULL
Il podio vede Bottas festeggiare davanti ai Red Bull boys Verstappen e Perez, sopra, con la Casa tedesca che anche stavolta riesce a restare davanti a quella austriaca, in alto a destra. A lato, il via al fulmicotone di Bottas che scattava dalla prima casella, dopo l'arretramento di Hamilton

LA RINASCITA DI BOTTAS
Scene di festa nel team Mercedes per la vittoria di Bottas, il quale, nell'altra pagina, ritrova il buon umore, il piacere degli affetti e il gusto del successo dopo un lungo periodo sotto tono e senza vittorie

L'ITALIANO HA BEN FIGURATO

GIOVINAZZI SFIORA I PUNTI E MERITA ATTENZIONE

Giovinazzi, Zhou o.. Piastri. Mentre Vasseur sfoglia la margherita, giorno dopo giorno cambia l'ordine di preferenze del team manager francese in virtù di diversi fattori che impattano sul peso delle candidature dei tre piloti. Giovinazzi sarebbe una scelta dettata da continuità e qualità delle prestazioni, ma a fare storcere il naso del manager di Draveil è il fatto che il pilota italiano, pur tra mille vicissitudini dovute anche a errori della squadra, sia riuscito fino ad ora a conquistare un solo punto. Anche a Istanbul, la performance del pugliese è stata molto convincente e sarebbero bastati pochi metri per consentire al pilota italiano di soffiare il decimo posto ad Ocon, che non ha effettuato il cambio gomme. Per quel che concerne il nome del pilota che l'anno prossimo condividerà con Bottas il garage della squadra di Hinwil, la candidatura di Zhou non decolla a causa delle tempistiche contrattuali, visto che il pilota cinese vorrebbe un triennale e Vasseur è disposto ad accordarsi solo per dodici mesi, considerando il fatto che nel 2023 c'è l'intenzione di promuovere lo junior della Sauber Theo Pourchaire. Tra i nomi di Giovinazzi e Zhou rischia d'inserirsi quello di Oscar Piastri, soprattutto se il pilota della Prema, in attesa dello junior della Red Bull Dennis Hauger, vincerà il campionato di Formula 2. Il percorso di Piastri è in linea con quello di Leclerc e Russell. E immaginabile che ci saranno giustificate pressioni perché avvenga il suo salto di categoria. Vasseur ha spiegato che la destinazione di Piastri

dipenderà dalle scelte del CEO della Alpine Laurent Rossi, che a sua volta si è detto disponibile a valutare posizioni esterne per suo pilota. Il cerchio potrebbe dunque chiudersi, anche se per il teenager australiano si parla anche di imminenti chances da terzo pilota alla Alpine o alla Williams, dove potrebbe liberarsi un volante nel 2023. Intanto, Giovinazzi attende una risposta dal suo team in tempi rapidi, anche per tenersi aperte altre possibilità in caso la sua permanenza nella squadra di Hinwil fosse destinata a chiudersi.

POSSIBILE INGRESSO IN MAGGIORANZA AZIONARIA

MICHAEL ANDRETTI PUNTA A CONTROLLARE LA SAUBER

Mentre la scelta del secondo pilota viene tenuta in stand-by, prendono quota voci di un imminente acquisto di quote maggioritarie della squadra zurighese da parte di Michael Andretti.
Se la squadra di Hinwil passasse in mani americane, il principale indiziato a sedersi accanto a Bottas potrebbe diventare, a sorpresa, il ventunenne Colton Herta, quinto nel campionato Indy Car 2021 con i colori della Andretti Motorsport.
In tempi recenti, la compagine azionaria della Sauber ha subito vari cambiamenti. Nel 2016, il gruppo svedese Tetra Pak rilevò la squadra svizzera dalle mani di Monisha Kaltenborn e dal fondatore Peter, trasferendo le quote di controllo nel veicolo finanziario della famiglia Rausing, a capo della Tetra Pak stessa, chiamato Longbow Finance SA.
Nel 2018, la Sauber Motorsport e Sauber Engineering sono passate sotto il controllo di un'altra finanziaria, la Islero Investments SA che, tra gli altri, continua ad avere in Finn Rausing, erede della proprietà del gruppo Tetrapak, un componente del CDA. Michael Andretti avrebbe offerto la cifra di 350 milioni di dollari americani per prender il controllo dell'ottanta per cento di Islero Investments SA e, conseguentemente, della Sauber. Il cinquantanovenne figlio di Mario Andretti, che ha messo sotto contratto Romain Grosjean dal 2022, vorrebbe portare nella massima serie il suo pupillo Herta, che quest'anno gli ha garantito tre vittorie, altrettante pole position e cinque podi nella principale serie a Stelle e Strisce per monoposto.
Per Giovinazzi le buone notizie sembrano non finire mai!

di Alberto Sabbatini

Promettenti rivelazioni Rosse

UN PASSO DA PODIO E UN QUARTO POSTO CHE NON DICE TUTTA LA VERITÀ, PERCHÉ LECLERC MERITAVA DI PIÙ. COMUNQUE IL POTENZIALE È AUMENTATO E SAINZ ANCHE STAVOLTA PORTA FIENO IN CASCINA...

CHARLES GRANDE ALFIERE
Un Leclerc mai disposto ad arrendersi, alla fine ha portato a casa un buon quarto posto, mostrando anche a tratti un gran passo per la Rossa assai cresciuta...

L'Alonso dei tempi ferraristi parlerebbe di bicchiere quasi pieno. Più umilmente, ci limitiamo a dire che, al di là del risultato finale, il GP di Turchia è stata una bella boccata d'ossigeno per la Ferrari. Anzi, qualcosa di più: la dimostrazione che il Cavallino è uscito da quella fase in cui boccheggiava con affanno e adesso può invece respirare a pieni polmoni. Anche senza la soddisfazione del podio finale, la corsa di Instanbul Park è stata una delle migliori gare della Ferrari nel 2021. Pari a quella di Silverstone, forse, per intensità e competitività. Ma con una differenza: a luglio, quella corsa in Gran Bretagna che aveva portato il miglior risultato stagionale della Ferrari (26 punti in totale) era stata il frutto di una serie di combinazioni positive che il Cavallino non è poi riuscito a replicare su altri circuiti. In Turchia, invece, l'eccellente passo-gara di Leclerc e Sainz e la velocità sul giro secco di Charles in qualifica, anche se alla fine non sono stati premiati da un risultato top, rappresentano l'indizio di un preciso e consistente passo in avanti della SF21. Certo, non sufficiente ancora per battere i due top team del mondiale, mica illudersi troppo. Ma abbastanza per uscire dal limbo del gruppo di centro e poter ambire di avvicinarsi alla scia di Mercedes e Red Bull.
Ma come si fa a arrivare a conclusioni così ottimistiche partendo da un 4° e un 8° posto all'attivo che hanno fruttato appena 16 punti iridati quando Verstappen da solo, in una delle sue giornate più opache, di punti ne ha presi ben 18? La risposta è che non bisogna guardare la classifica finale, che è stata condizionata da situazioni contingenti (gomme intermedie che subivano graining, pista che non si asciugava, strategie azzardate, ecc). Ma osservare gli indizi evidenti che denotano il progresso nei tempi sul giro e sul ritmo gara delle Rosse. Quali sono questi indizi? Una maggior velocità di punta sui rettifili, buona motricità complessiva della macchina, tempi sul giro eccellenti sul passo gara rispetto a Mercedes e Red Bull. E facilità di eseguire sorpassi. Tutto originato dal nuovo sistema ibrido montato sulle Rosse in Turchia.

I vantaggi del nuovo ibrido

È stata questa la novità più eclatante della Ferrari "evo" che ha corso in Turchia. Nella fattispecie si tratta di una MGU-H rinnovata, di alcune modifiche al motore elettrico e soprattutto di una differente batteria al litio e un nuovo software di gestione dell'energia. Componenti che Leclerc aveva già utilizzato a Sochi, mentre a Sainz sono stati montati in Turchia (da qui la penalizzazione a fondo griglia per cambio della power unit).
Il primo dubbio che viene è: come mai, in un regime regolamentare che prevede motori "congelati" a marzo 2021, la Ferrari abbia potuto apportare modifiche alle power unit? La risposta è banale: perché il Cavallino quei componenti meccanici ed elettrici li aveva già regolarmente omologati come parte attiva della power unit 2021 prima dell'inizio del campionato; ma non li aveva mai montati in vettura perché non era del tutto sicura della loro affidabilità. Nei mesi estivi però gli elettronici hanno scritto migliaia di righe di software diffe-

rente per perfezionare ed ottimizzare il funzionamento di quel sistema ibrido modificato. Poi, una volta appurata l'affidabilità dell'intera power unit "evo" nei collaudi al banco prova, si è deciso di arrischiare in corsa il debutto del nuovo ibrido. Che non regala una quantità spaventosa di potenza in più (si parla di una decina di kilowatt, pari a 13 cavalli) ma permette una maggiore efficienza complessiva dell'auto.

Il punto chiave dl nuovo ibrido è una batteria al litio con maggior densità che si può scaricare e caricare molto più in fretta della precedente. La batteria al litio è l'elemento chiave della performance nelle auto ibride ed elettriche. Il segreto non è realizzarla di grande capacità, come si pensa, ma farla rapidissima nel caricarsi e scaricarsi. Deve saper gestire un flusso di elevata energia in entrata ed essere velocissima nel restituirla al motore quando il pilota accelera a fondo. Dote che non è la qualità migliore delle batterie al litio. Questo fu il motivo per cui, per esempio, Toyota all'inizio della sua avventura nell'Endurance, scelse la tecnologia dei super-condensatori al posto delle batterie al litio per immagazzinare l'energia per l'ibrido. Perché i capacitors riescono a caricarsi e scaricarsi molto più in fretta di un accumulatore al litio. E quindi danno più potenza in un tempo più breve. Ma in F1, dove il regolamento impone le batterie al litio, soltanto Mercedes negli anni scorsi aveva realizzato batterie super efficienti nel caricarsi e scaricarsi in fretta. Una batteria che immagazzina in meno secondi l'energia e restituisce più rapidamente i kilowatt, mette il pilota in condizione di accelerare più in fretta. Di raggiungere velocità di punta più elevate.

Come una ciliegina tira l'altra, anche il nuovo sistema ibrido ha migliorato a ricaduta la prestazione complessiva della SF21 in tutte le aree della performance. Maggiore efficienza della batteria significa accelerare più in fretta all'uscita delle curve, ma anche raggiungere una maggior velocità di punta perché c'è più potenza che spinge l'auto. Questo significa essere più agevolati nei sorpassi (punto dolente fino a ieri della SF21). Ma anche poter adottare assetti aerodinamici diversi perché non bisogna più cercare un compromesso stringente fra velocità di punta e carico aerodinamico. Se ne avvantaggiano anche gli pneumatici perché con assetti diversi si stressano meno le gomme in accelerazione e si riescono infine a tenere più costanti le temperature delle gomme anteriori. In una parola: il nuovo ibrido ha migliorato la guidabilità complessiva dell'intera auto. Non si tratta di salti in avanti sconvolgenti, Binotto stesso parla di uno o due decimi al giro. Ma quel che basta per uscire dalla mischia dei rivali più diretti (McLaren, Alpine, Alpha Tauri) e avvicinarsi a Red Bull e Mercedes.

Evidenze più in qualifica che in gara

Gli effetti del nuovo sistema ibrido e della maggior efficienza globale della SF21 col motore "evo" si sono visti più in qualifica, dov'era asciutto, che in gara. Perché com'è normale, sul bagnato il motore incide meno nella performance che sull'asfalto secco. Perciò per giudicare la nuova PU Ferrari sono più rilevanti le qualifiche del sabato, dov'era asciutto, che la corsa. E i dati ci dicono che la SF21 ha progredito enormemente prima di tutto in quello che era il suo grande punto debole: la velocità di punta. Leclerc al sabato ha stabilito la velocità più alta di tutti in ciascuno dei rilevamenti velocistici di punta: nella speed trap (339,3 km/h), nel primo intermedio (284,0 km/h) e nel secondo intermedio (302, 1km/h). Rifilando rispettivamente 6 km/h, 2 km/h e 5,5 km/h di differenza alla Mercedes di Hamilton, autore del giro più veloce. E ancora di più alla Red Bull. Mai una Ferrari era stata così superiore a una vettura Mercedes in fatto di velocità fino ad oggi.

Si può obiettare che Charles avesse scelto un assetto leggermente più scarico, questo è vero, ma siccome l'assetto è sempre una questione di compromesso fra curve, rettifili e comportamento della gomma, comunque si tratta di un compromesso che – visto il 4° tempo finale di Leclerc in qualifica a 4 decimi dalla Mercedes – si è rivelato altamente efficiente.

Un rischio mal calcolato

Allora perché il risultato in gara non è stato pari alle attese? Il motivo è puramente tattico. Se Leclerc non è finito a podio con una Ferrari che in gara viaggiava sui tempi di Bottas e di Verstappen e spesso era anche più rapido sul giro di Max, è perché la squadra ha provato a giocare d'azzardo per vincere la corsa. Quando attorno al 37° giro è iniziata la danza dei pit stop, la Ferrari ha fatto una mossa ardita: non ha chiamato al cambio gomme Leclerc cercando di prolungare il suo stint nella speranza che si asciugasse la pista per montare le slick. O che in alternativa le sue intermedie usate reggessero comunque fino alla fine. Lo stesso rischio preso anche da Hamilton. A quel punto Leclerc aveva 6"8 di vantaggio su Bottas, 11"6 su Verstappen e ben 32"3 su Perez con 20 giri da disputare per finire la corsa.

Purtroppo è stata una scommessa che non ha pagato. Perché dopo alcuni giri, quelli che avevano cambiato le gomme, passato il primo momento di difficoltà per il graining (formazione di trucioli sul battistrada che riducono l'aderenza) che si generava sulle intermedie nuove, hanno migliorato il proprio passo. Verstappen, Bottas e Perez sono scesi sull'1'34"5 al giro mentre Charles, per via dell'usura, è salito sull'1'35"alto/1'36" mangiandosi in fretta il vantaggio che aveva. Lì l'azzardo della Ferrari è terminato e la conseguente sosta ai box di Leclerc (47° giro) ha decretato la sua debacle. Afflitto anche lui dal graining, è stato superato pure da Perez retrocedendo al quarto posto. La Ferrari ha cercato anche di limitare il fenomeno montando a Leclerc un treno di intermedie usate per ridurre l'eventuale formazione di graining ma Charles ha dovuto tirare forte dal primo giro dopo il pit stop per tenere a bada Perez e questo gli ha impedito di scaldare a dovere la gomma.

SAINZ VA SANO E NON VA CERTO PIANO

Ancora un buon traguardo a punti per Carlos Sainz, buon ottavo dopo che era scattato da fondo schieramento per la sostituzione della Power Unit. Un altro bel passo in avanti della Rossa nela sfida diretta con la McLaren: sopra vediamo Ricciardo, tredicesimo

La gran gara di Sainz

La bella corsa di Sainz invece, autore di una rimonta eccellente, è controprova di quanto fosse competitiva la Ferrari "evo" in Turchia. Una risalita dal 19° posto in griglia fino all'8° posizione finale con tanti sorpassi, sia di prepotenza che di astuzia. La posizione finale poteva anche essere migliore se il team non gli avesse fatto perdere 5 secondi di troppo al pit stop per un difetto al semaforino che dovrebbe dare il via libera al pilota quando è al box. Soprattutto Sainz ha mostrato quanto sia efficiente la nuova power unit perché è riuscito a compiere agevolmente un bel numero di sorpassi (oltre dieci) dimostrando che il punto debole della SF21 – la scarsa velocità che le impediva di finalizzare i sorpassi – è stato probabilmente superato.

Di nuovo in lotta con McLaren

Se non ci si sofferma a guardare superficialmente soltanto i semplici numeri del risultato (4° e 8°, 16 punti iridati raccolti), il quadro offerto dal GP Turchia è incoraggiante per la Ferrari. Specie in prospettiva campionato. La Rossa ha recuperato complessivamente ben 10 dei 17,5 punti di distacco che aveva dalla McLaren nel Costruttori e ora "vede" la rivale da vicino nella lotta per il terzo posto. Adesso gli "arancioni", che fino a ieri si sentivano tranquilli e convinti di essere ormai la terza forza del campionato, si sentono di nuovo minacciati dalla Scuderia. Austin, la pista texana con le sue curve veloci, i lunghi rettifili e l'asfalto ondulato, ci dirà se il progresso Ferrari visto a Instanbul è davvero consistente e duraturo. ●

Gp di Turchia
Le voci ferrariste

VENERDÌ DOPO LIBERE

LECLERC: «Rispetto allo scorso anno la pista offre molto più grip. La vettura mi ha trasmesso delle buone sensazioni e mi sono divertito molto a guidare perché potevo gestire al meglio la mia SF21 e farla girare nelle curve come piace a me. Direi che fino a questo punto è andato tutto per il meglio e che siamo stati piuttosto competitivi. Tuttavia, anche se per ora il weekend è positivo, teniamo ben presente che è solo venerdì. Dobbiamo rimanere concentrati e lavorare sui dettagli dell'assetto per avere una buona qualifica».

SAINZ: «Ovviamente è stato un venerdì un po' diverso dal solito per noi, dal momento che siamo scesi in pista già sapendo che domenica partiremo dal fondo dello schieramento dopo il cambio della power unit. Ci siamo accertati che tutto funzionasse a dovere, provando diverse soluzioni di set-up, e abbiamo girato con gomme di mescola Soft e Medium concentrandoci soprattutto sui long run. Devo ammettere che è stato insolito non tentare mai un giro veloce con poco carburante, ma il nostro obiettivo del fine settimana è recuperare posizioni durante il Gran Premio. La vettura sembra competitiva e la pista è cambiata parecchio rispetto allo scorso anno: il livello di grip è elevato, direi uno dei più alti della stagione fino a questo punto, ed è importante capire fino in fondo come questo condizionerà il comportamento delle gomme e la performance della vettura».

SABATO DOPO QUALIFICHE

LECLERC: «Sono felice della mia qualifica: la quarta posizione è un buon risultato che ci vede subito dietro ai leader di campionato, che al momento sono ancora difficili da battere per noi. Di sicuro siamo riusciti a massimizzare il potenziale della vettura. In Q1 e Q2 ho faticato parecchio dal momento che avevo optato per un carico aerodinamico più basso nel definire il set-up per il weekend: dovrebbe essere la scelta giusta per la gara e speriamo dia i suoi frutti domani. Con questa configurazione oggi pomeriggio però scivolavo parecchio e ho dovuto lottare per riuscire a passare i turni. È stato fantastico poter contare su Carlos che mi ha dato la scia sul rettilineo finale in Q2, un bel lavoro di squadra e mi ha aiutato ad accedere al Q3. Sono soddisfatto del mio giro e ora guardo con fiducia alla gara. Se sarà asciutto sono convinto che abbiamo a disposizione un buon potenziale».

SAINZ: «È stato un peccato non essere in corsa per il miglior tempo oggi, specialmente considerando la prestazione della nostra vettura sull'asciutto. È dura da accettare ma guardando le cose in prospettiva è meglio prendere penalità adesso e poter contare su una power unit migliore per il resto della stagione. Direi che abbiamo eseguito il piano alla perfezione oggi: ci siamo comodamente qualificati per il Q2 con un rischio calcolato, riuscendo ad eliminare una vettura che alla fine si è rivelata essere una McLaren. Poi nella seconda fase sono rimasto nel box e sono uscito con un tempismo perfetto per aiutare Charles con la scia nel suo tentativo con gomme Medium. Nella gara di domani, tutto dipenderà da come la vettura si comporterà nel traffico e da come riusciremo a risalire il gruppo senza danneggiare troppo le gomme. Il passo è stato incoraggiante per tutto il fine settimana e per questo siamo pronti a combattere per rimontare quanto più possibile. Diamoci dentro!».

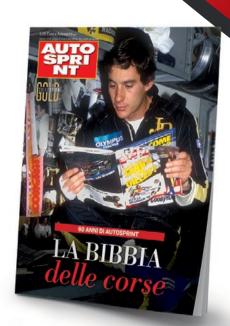
MEKIES: «Una qualifica molto intensa e tirata, con un risultato che conferma il buon lavoro fatto nella preparazione di questo Gran Premio. Oggi non era davvero facile gestire le tante variabili, a cominciare da quella legata al meteo e alle scelte fatte in termini di carico aerodinamico, in particolare su Charles. È stato bravissimo, mantenendo la mente fredda anche quando la situazione poteva complicarsi e poi ha piazzato la sua zampata proprio alla fine con un bellissimo giro. Carlos si è messo a disposizione del team con grande spirito di squadra, sobbarcandosi sin da ieri un lavoro oscuro che, speriamo, possa dare i suoi frutti, ma anche oggi ha dato una bella mano quando ce n'era bisogno. Sappiamo bene che i punti si assegnano la domenica pomeriggio e siamo consapevoli che sarà una corsa molto dura per la gestione degli pneumatici. Cercheremo di fare il massimo, come sempre».

DOMENICA DOPO IL GP

LECLERC«Nel complesso è stata una gara positiva. Siamo stati molto competitivi e specie nel primo stint ero molto a mio agio con la vettura. Siamo rimasti in pista a lungo con il primo set di intermedie e dopo che gli altri piloti si sono fermati per montare un nuovo treno ci siamo ritrovati ad essere i più veloci pur senza aver cambiato le gomme. Dopo un po' di giri però, il graining dei nostri avversari si è pulito e hanno cominciato a trovare molta prestazione. A quel punto abbiamo capito che ci saremmo dovuti fermare anche noi. Ho effettuato il mio pit stop fuori sincronia con gli altri piloti e quindi non ho fatto in tempo a superare la fase di graining e a rispondere agli attacchi. È un peccato aver perso il podio ma la prestazione si è vista e questo è senza dubbio motivo di soddisfazione».

SAINZ: «Questa è stata una delle mie migliori gare e probabilmente la più forte da quando sono in Ferrari. Il primo stint in condizioni davvero insidiose è stato molto intenso ma anche esaltante: ho superato in differenti punti della pista e ho sfruttato ogni tipo di traiettoria, divertendomi un mondo. Peccato per il problema nella sosta ai box, perché il pit stop in sé è stato veloce, ma occorre analizzare perché la vettura sia stata rilasciata dopo così tanto tempo. Anziché tornare in pista dietro ad Ocon mi sarei potuto ritrovare più vicino a Lando. Negli ultimi dieci giri ero uno dei più veloci in pista, quindi credo che avrei potuto concludere anche più avanti. Comunque, queste sono cose che succedono e di sicuro ci sono molti aspetti positivi che ci portiamo a casa da questa gara. Sto cominciando davvero a divertirmi con la vettura man mano che la conosco meglio e per questo guardo alle prossime gare con l'obiettivo di continuare questo esaltante momento».

BINOTTO: «È stata una corsa molto intensa, che ci ha visto confermare anche in condizioni di asfalto ben diverse le buone indicazioni che si erano viste nella giornata di venerdì sull'asciutto. Quello di Istanbul è un circuito molto impegnativo e abbiamo fatto vedere di poter essere competitivi, almeno su questo tracciato: è per questo motivo che i sedici punti che abbiamo raccolto non ci possono lasciare interamente soddisfatti. Charles ha avuto un ottimo weekend, tanto in qualifica quanto in gara: insieme abbiamo provato a portarci a casa qualcosa di più grande ed è un peccato che, alla fine, non sia riuscito a salire su un podio che avrebbe meritato. Carlos, che era arrivato in Turchia con la zavorra della penalizzazione, è stato protagonista di una bellissima rimonta che lo ha portato fino all'ottavo posto. Stiamo continuando a fare dei progressi ma ancora c'è tanto lavoro da fare per poter lottare sempre per la vittoria. Dobbiamo essere realisti e continuare a spingere per migliorarci, in ogni area. Guardiamo con fiducia alle sei gare che ci restano in questa stagione, sapendo di poter contare su un pacchetto che ci consentirà di lottare fino alla fine per il terzo posto nella classifica Costruttori, uno degli obiettivi di questo campionato».

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

VALTTERI BOTTAS

Perfetto, se privato della presenza dell'ingombrante capitano. La sua gran fortuna. Valtteri esce nel migliore dei modi dal digiuno pluriannuale di vittoria, dopo che aveva detto a un'ora dalla partenza: «*Oggi penserò per me*». Detto e fatto. E così ecco il decimo, meritatissimo centro in carriera che lo pone alla pari nelle statistiche con Ronnie Peterson, Jody Scheckter e James Hunt (oltre che Gerhard Berger), a ricordare quanto possano essere bugiardi i numeri. Eppure meritava d'esser trattato meglio dalla Mercedes, in questi anni. Tvb, VB.

MIGLIOR FILM

MAX VERSTAPPEN

È la gara in cui è sembrato quasi invisibile, eppure passa all'archivio come uno dei round più efficaci nell'economia di questo estenuante confronto contro Lewis Hamilton. Mai al top, per niente in grado di piazzare la coltellata né in qualifica né in corsa, Max corre alla sorniona e porta a casa il massimo pensabile, ovvero un secondo posto e il ritorno in leadership iridata, con 6 punti di vantaggio sul rivale. Questa è maturità, saggezza. Questo è carattere. Il Max biancovestito che manda in bianco l'avversario, forte di una saggezza nuova e di un opportunismo calcolatore che adesso gli permettono di fare ancora più paura.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Una personalità immensa all'interno di un mondiale mai così difficile. Hamilton continua a soffiare e a soffrire, malgrado il miglior tempo in qualifica, la partenza arretrata di dieci posizioni per cambio dell'unità termica e nonostante un tormentato rapporto col muretto in infiniti team radio. Serviti solo a scegliere, alla fine, la soluzione peggiore, atta a inchiodarlo in una quinta posizione non catastrofica ma decisamente deludente. Via, è andata. La peggior posizione possibile per lui, in un Gp che aveva la Mercedes al top. Peccato.

MIGLIOR REGIA

CARLOS SAINZ

Un bel rimontone, sorpassi ficcanti, aggressività intelligente e spettacolo assicurato. Questo è il Carlos Sainz che risale dal fondo per andare ad accarezzare la pancia al primo gruppo, anche se poi, arrivato in zona Norris, la magia finisce e inizia una realtà di gestione che porta altri solidi punti in casa Ferrari. Su di lui, pertanto, si può solo fare un gioioso e sorridente copia-incolla, dicendo che anche questa volta ha condotto in porto nel modo migliore e più consistente il suo compito, all'interno di un'annata che ne esalta capacità e intelligenza.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

CHARLES LECLERC

Magari non era il caso di intestardirsi a usare per 48 giri le intermedie con le quali era partito, ma Hamilton è durato a sua volta 51 tornate, quindi anche il top dei top azzarda, a volte... Di bello c'è che Charles riporta - dopo Sainz a Sochi - una Ferrari al comando, per qualche tornata carezzando il sogno impossibile d'arrivare sino alla fine incolume con un treno di gomme ormai da museo, ma pazienza. La Rossa potenziata ed evoluta qualche bel segnale di vitalità e coraggio lo sta pur dando, dimostrando competitività e sprazzi molto, molto interessanti. Adesso ci vorrebbe solo una giornata pazza, per piazzare il colpaccio...

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

SERGIO PEREZ

Un gran bel podio e, soprattutto e finalmente, un ottimo comportamento in pista con la strepitosa resistenza ad Hamilton nel confronto diretto, con un 35° giro incandescente, anche se Lewis poi, come è giusto che sia, nel valzer delle fermate, passa, salvo pagare pegno nel finale, a causa del pit-stop troppo ritardato. Morale della favola, Sergio termina davanti ad Hammer e gli sottrae punti preziosi. Ossia fa il suo adamantino dovere, ottemperando al compito principale per cui la Red Bull lo ha assunto prima e confermato poi.

LA STATUETTA SPEZZATA

FERNANDO ALONSO

Era la sua grande occasione. Il podio pareva quasi nell'aria e sarebbe stato un ritorno meraviglioso allo champagne, ma poi le cose sono andate in tutt'altro modo. Bello, lo scatto al via di Nando, e peccato quella toccata di Gasly, poi penalizzato di 5", gli stessi che prende lo spagnolo per il falletto su Schumi. Ma alla fine Matador esce dal weekend con l'amara sensazione di non aver colto una magnifica opportunità e questo fa male al cuore. Perché in Turchia in qualifica s'era rivisto un grande Alonso. Lui dice d'essere ancora al 95% del potenziale. L'augurio è di schizzare al 110% presto assai.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

SCUDERIE		PILOTI
MERCEDES	10	BOTTAS
RED BULL	9	VERSTAPPEN, LECLERC, PEREZ
FERRARI	8	SAINZ, HAMILTON
McLAREN, ALPHATAURI	7	GASLY, NORRIS
ASTON MARTIN, ALPINE	6	OCON, STROLL, GIOVINAZZI, RAIKKONEN, SCHUMACHER, TSUNODA, VETTEL
HAAS, WILLIAMS, ALFA ROMEO	5	RICCIARDO, RUSSELL, ALONSO, LATIFI
	4	MAZEPIN
	3	
	2	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	SAINZ
PILOTA MENO COMBATTIVO	MAZAPIN
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	M. SCHUMACHER
PILOTA MENO SFORTUNATO	BOTTAS
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	-
SCUDERIA MENO FORTUNATA	ALPHATAURI

di Paolo Filisetti

Equilibri al vertice e test per il futuro

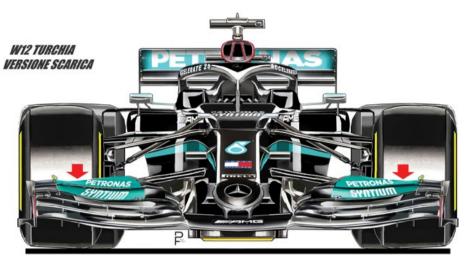
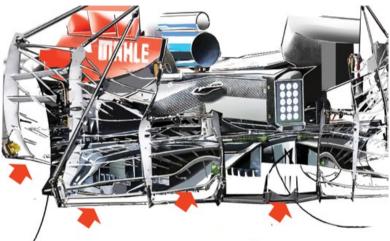
UN MONDIALE ALL'INSEGNA DELLA SINTONIA FINE E DI SPERIMENTAZIONI IN PISTA CHE PREFIGURANO SOLUZIONI TUTTE DA VERIFICARE E IN CHIAVE FUTURA, NEL 2022, QUANDO LA F.1 CAMBIERÀ VOLTO

L'**Istanbul Park,** caratterizzato da ampie variazioni altimetriche e da un layout che comprende sia curve in appoggio lente, sia veloci, sia lunghi rettilinei, è una pista che mette decisamente alla frusta l'equilibrio delle monoposto, a livello aerodinamico e meccanico. Cruciale, dunque, trovare e affinare quanto più possibile il setup delle vetture. Nonostante non si sia assistito ad un fiorire di novità, è stato comunque interessante notare come i due team che si stanno contendendo entrambi i titoli, ovvero Red Bull e Mercedes, si siano marcati a vista. Nello specifico nonostante il concetto base dei due progetti sia profondamente diverso, con la RB16-B caratterizzata da un elevato assetto rake, mentre la W12 lo è da un assetto praticamente neutro, è stato interessante notare come in certe aree le due monoposto seguano principi piuttosto simili, o per meglio dire decisamente convergenti. In particolare le W12 di Hamilton e Bottas, hanno provato una versione di ala anteriore già vista in Russia, caratterizzata da una accentuata sinuosità dell'ultimo flap. In pratica, questo elemento presentava una curvatura verso il basso centralmente, per poi piegarsi verso l'alto con un arco in prossimità delle paratie. È una soluzione che di fatto tende a ridurre il bloccaggi aerodinamico e il "lift" (deviazione verso l'alto del flusso in uscita dall'ala) nella sezione centrale della vettura, facendo lavorare in modo più efficace i barge boards davanti alle fiancate. Le condizioni ambientali instabili, però hanno fatto propendere i tecnici del team di Brackley per adottare una versione standard, con i flap degradanti verso l'esterno con un andamento rettilineo e non sinuoso. Resta, ad ogni modo, il fatto che il test per quanto breve della versione più "scarica" dimostri che in Mercedes, dopo la pausa estiva siano riusciti a trovare, alcune soluzioni di assetto a livello soprattutto di altezze da terra che hanno permesso di incremen-

RED BULL SI CONFERMA

LA MONOPOSTO DEL TEAM DI MILTON KEYNES, NON PRESENTAVA ALCUNA NOVITÀ VISIBILE, AL NETTO DELLA LIVREA CELEBRATIVA DELL'IMPEGNO HONDA IN F.1. NE UTILIZZIAMO DUNQUE LA VISTA ANTERIORE ESCLUSIVAMENTE PER CONFRONTARLA CON LA VERSIONE DI ALA ANTERIORE PROVATA DALLA MERCEDES. EVIDENTE, L'ACCENTUATA SINUOSITÀ DEI FLAP DELL'ALA RED BULL SOPRATTUTTO DELL'ULTIMO, CON LA FINALITÀ DI MIGLIORARE L'EFFICIENZA/EFFICACIA DEI BARGE BOARDS A CENTRO VETTURA.

MERCEDES W12 CON L'ALA ANTERIORE A ULTIMO FLAP SINUOSO

NEL DISEGNO, EVIDENZIATO DALLE FRECCE ROSSE, SI NOTA L'ANDAMENTO SINUOSO DELL'ULTIMO FLAP DELL'ALA ANTERIORE, CHE SI DIFFERENZIA SOSTANZIALMENTE DALLA VERSIONE RETTILINEA DEGRADANTE VERSO L'ESTERNO. LA VERSIONE SINUOSA CHE TENDE A RIDURRE IL LIFT GENERATO DAL FLAP AL FLUSSO IN USCITA, RAPPRESENTAVA LA CONFIGURAZIONE PIÙ SCARICA TRA LE DUE PORTATE IN TURCHIA. QUELLA STANDARD È STATA PERÒ PREFERITA.

STRUMENTATO IL RETROTRENO FERRARI SF21

NEL DISEGNO È RAPPRESENTATA LA SF21 VISTA POSTERIORMENTE, CON LA VOLUMINOSA STRUTTURA RETICOLARE CHE FUNGEVA DA SUPPORTO DEI NUMEROSI SENSORI DI PRESSIONE (FRECCE ROSSE) POSIZIONATI CON INCLINAZIONI DIFFERENTI RISPETTO AL SENSO DI MARCIA. L'ANALISI DELLE PRESSIONI A VALLE DEL DIFFUSORE E DIETRO LE RUOTE PERMETTERÀ LA REALIZZAZIONE DI UNA MAPPA TRIDIMENSIONALE, DA UTILIZZARE NELLE SIMULAZIONI AL CFD PER LA VETTURA DEL PROSSIMO ANNO.

tare il carico generato dal fondo e soprattutto di non risentire di perdite di aderenza improvvise del retrotreno, causate dallo spostamento del centro di pressione aerodinamica. Ciò, come conseguenza permette di scaricare, seppur in modo meno rilevante rispetto alla Red Bull le ali. In Turchia, però non si sono viste solo prove di elementi legati alle monoposto di quest'anno, bensì prove, o meglio test volti alla raccolta dati cruciali per la definizione dei progetti 2021. Come abbiamo sottolineato in esordio, il tracciato di Istanbul consente per il suo layout un'analisi delle performance aerodinamiche delle monoposto. La comparsa di intricate strutture che sorreggono numerosi sensori di pressione, dunque non dovrebbe sorprendere, se non nel caso in cui queste strumentazioni siano in realtà adottate non tanto per la validazione di soluzioni legate alle monoposto attuali, quanto a quelle del prossimo anno. Se infatti, è vero che il concetto aerodinamico delle vetture 2022, basato sull'effetto suolo generato dai canali che si svilupperanno sul fondo per tutta la sua lunghezza, sia profondamente diverso da quello attuale, alcuni parametri rimangono comunque validi. In particolare l'analisi delle pressioni in uscita dal diffusore, e nell'area davanti alle ruote anteriori, può fornire dati utili per raffinare le simulazioni al CFD dell'aerodinamica delle prossime vetture. In quest'ottica vanno visti i test compiuti durante la prima sessione di prove libere da Ferrari ed Aston Martin. Sulla SF21 è stata montata una voluminosa struttura a reticolo, con i sensori di pressione montati in varie sezioni e con angolazioni diverse, per generare da ambo i lati (destra-sinistra) un diagramma tridimensionale delle pressioni del flusso d'aria in uscita dal diffusore, sia nelle sue porzioni centrali sia dietro le ruote posteriori. Si tratta di un test che ha fornito in questo modo valori numerici che saranno utilizzati nelle varie simulazioni focalizzate sull'efficienza del diffusore e sulle pressioni a valle di questo, per determinare con i nuovi profili definiti dal regolamento 2022 come saranno generati valori di pressione in uscita analoghi e con una distribuzione che possa garantire un'efficiente estrazione del flusso d'aria attraverso i canali Venturi della vettura 2022. L'Aston Martin, per contro si è concentrata sull'anteriore della AMR21 proprio per raccogliere dati utili a livello delle pressioni davanti alle ruote anteriori, da inserire nelle simulazioni dell'aerodinamica del prossimo anno, che sarà caratterizzata da un ala anteriore fortemente semplificata (da regolamento) rispetto a quella attuale. Pare corretto dunque chiosare dicendo che se i team di vertice sono tuttora in piena bagarre tecnica, i team non in lotta per il titolo siano, da un pezzo, focalizzati sul prossimo anno. ●

di Alessandro Bucci

Mercedes miglior monoposto

SUL TRACCIATO DI ISTANBUL BOTTAS HA FATTO IL SUO DOVERE E HAMILTON HA BEN RIMONTATO. RED BULL NON AL TOP MA VERSTAPPEN NE È USCITO COL MIGLIOR RISULTATO POSSIBILE...

Con sette Gp di Turchia disputati in Formula Uno dal 2005 al 2011, l'abruzzese Jarno Trulli è un grande conoscitore della pista di Istanbul. Sul tracciato turco il pescarese ha incontrato gioie e dolori, ma non v'è dubbio che Trulli abbia realizzato gare memorabili come nel 2005 e nel 2009 al volante della Toyota. In particolare con la TF.109 Jarno disputò un weekend da incorniciare, qualificandosi quinto e concludendo al quarto posto in gara, dopo essersi ritrovato momentaneamente terzo al via sfruttando un'indecisione di Rubens Barrichello su Brawn Gp. Assieme al veterano F.1 Jarno Trulli (252 partenze, 11 podi, 4 pole e un successo a Montecarlo) commentiamo il Gp di Turchia 2021, sedicesimo appuntamento del Mondiale che vede Max Verstappen (Red Bull – Honda) tornare in vetta alla classifica dando una piccola spallata al rivale pluricampione del Mondo Lewis Hamilton (Mercedes).

- Jarno, per Bottas hat trick a Istanbul. Un successo apparentemente facile per il finlandese...

«*Bottas ha fatto molto bene il suo lavoro. Disponendo della miglior macchina, non ha commesso errori e ha gestito un Gp complicato serenamente. Una gara molto difficile da interpretare in virtù delle numerose variabili, ma Valtteri ha azzeccato tutto*».

- Mad Max è tornato a guidare la classifica iridata...

«*Verstappen con una vettura forse leggermente inferiore alla Mercedes ha ottenuto il miglior risultato possibile. Max è stato molto attento, ha compiuto le scelte giuste al momento giusto riuscendo a non commettere errori*».

> BOTTAS HA GESTITO BENE IL FATTO DI AVERE LA MIGLIOR VETTURA, MENTRE HAMILTON HA CERCATO DI RECUPERARE PENSANDO ANCHE DI NON FERMARSI AL PIT, MA ERA PERICOLOSO...
> JARNO TRULLI

- Le condizioni dell'asfalto hanno complicato certamente la vita ai piloti...

«*Una piccola scelta sbagliata sarebbe potuta costare cara a ciascun pilota. Restare abbottonati è stata la scelta che ha pagato maggiormente. Nel 2021 un asfalto meno ostico rispetto a quello dello scorso anno, ma le condizioni di bagnato e umido le ho trovate molto simili*».

- Pérez ha dato una grossa mano a Verstappen a Istanbul?

«*Sì. Pérez ha realizzato un buon Gp ed è stato determinante nel respingere la rimonta di Hamilton. Lewis stava cambiando ritmo alla sua gara, ma il messicano ha reagito prontamente bloccando il pilota Mercedes che era lanciato a podio probabilmente*».

- Durante il duello con Lewis il messicano è passato alla sinistra del paletto posto per delimitare l'entrata della pit-lane, lamentando di essere stato spinto fuori traiettoria da Hamilton. Che ne pensi?

«*Un episodio sul quale nutro molti dubbi. Le regole andrebbero applicate sempre e per tutti, mentre in F.1 c'è molta incongruenza durante la stagione*».

- Come hai visto il contatto tra Gasly e Alonso al via?

«*Non avrei applicato i 5 secondi di penalità al francese. Gasly è entrato regolarmente in curva, mentre lo spagnolo ha compiuto una manovra all'ester-*

JARNO PLAUDE VERSTAPPEN
Alla fine, pur comprendendo le difficoltà e gli sforzi di Hamilton, Trulli giudica perfetta ed efficace la corsa di Verstappen, giunto secondo. Sopra, la partenza perfetta di Bottas, involatosi sin dalla partenza al volante di quella che Jarno ritiene la miglior monoposto nel weekend turco, ovvero la Mercedes

no molto rischiosa che, sfortunatamente per lui, non ha pagato. Pierre era a sandwich in quel frangente (tre piloti in curva), *cosa avrebbe dovuto fare? Avrei archiviato l'episodio come un incidente di gara, un grave errore penalizzare Gasly*».

- Fernando ha poi tamponato Mick Schumacher. Come valuti l'episodio?

«*Giusto penalizzare Alonso perché lo spagnolo s'è ritrovato in netto ritardo e ha commesso un errore di valutazione. Nulla di scandaloso, può capitare anche ai migliori e la penalità è giusta*».

- Pensi che Hamilton abbia qualcosa da recriminare al termine del Gp?

«*La corsa i piloti l'hanno costruita nei primi 15/20 giri, dopodiché a causa delle molte variabili presenti* (usura delle gomme, condizioni della pista) *nessuno ha saputo o potuto dare un'impronta precisa alla corsa. Quando la pista ha iniziato leggermente ad asciugarsi le forze in campo si sono alternate. I due piloti che sono andati realmente forte in gara sono stati Lewis Hamilton e Carlos Sainz*».

- Vettel ha tentato un bell'azzardo al 37esimo giro...

«*Un pilota esperto come Sebastian, soprattutto se si ritrova in fondo al gruppo, sa che provare un simile azzardo può rivelarsi estremamente utile se questo poi alla fine dei giochi paga. Purtroppo per lui non s'è rivelata una mossa vincente, ma non lo si può biasimare*».

- Ferrari forse è andata oltre le aspettative?

«*I ferraristi hanno disputato un'ottima gara. Leclerc ha mantenuto un buon ritmo restando in scia a Verstappen e Bottas, mentre Sainz è partito dal fondo rimontando alla grande nella prima parte di gara*».

- La strategia del Cavallino Rampante è stata troppo aggressiva?

«*No. Leclerc era nella posizione di rischiare il tutto per tutto per provare a vincere un Gp. Ferrari non ha commesso alcun errore. Il monegasco ha perso il Gp a 10 giri dalla fine, ma c'è andato abbastanza vicino a compiere l'impresa. Discorso diverso invece in casa Mercedes: Hamilton ha cercato di recuperare non fermandosi al pit, ma il team tedesco temeva l'esplosione di una gomma. Non dimentichiamo che a metà gara Mario Isola ha implorato i team di iniziare a cambiare le gomme usurate per non andare incontro a grossi rischi. Lewis voleva restare in pista, ma Mercedes, probabilmente considerando anche quanto è accaduto a Leclerc, ha optato infine per la sosta. Se fosse scoppiata una gomma sulla vettura di Hamilton avrebbe rimediato uno zero in classifica!*».

- Ocon è stato l'unico pilota a non cambiare le gomme, chiudendo decimo...

«*Non c'era possibilità di inventarsi nulla nella seconda parte di gara, la scelta estremamente conservativa è quella che ha pagato di più. Chi ha rischiato molto all'inizio della corsa, così come chi lo ha fatto nella parte finale ci ha rimesso le penne*».

- Nel 2022 si profilano 23 gare. Il team principal AlphaTauri, Franz Tost, ha affermato che chi pensa non sia un numero di Gp sostenibili nell'arco di una stagione può cambiare lavoro. La F.1 non sta tirando troppo la corda?

«*Preferisco non giudicare le parole di Tost, ma non c'è dubbio che per una squadra gestire il personale in 23 Gp è molto difficile. Ci sono tante limitazioni in questo momento storico, a partire dal Covid per arrivare a quelle del budget. Quando correvo in F.1 c'erano 18 Gp in calendario, ma anche molti test. Oggi in F.1 si svolge un lavoro molto simile, ma non dimentichiamo che manca il test team e si è sempre in viaggio. Se vuoi far tornare i conti 23 Gp fanno comodo a tutte le parti chiamate in causa, ma sicuramente hanno molte controindicazioni, in particolare per gli addetti ai lavori e nella gestione logistica di un intero team. Chi lavora in F.1 non lo fa solo per denaro, lo fa anche per passione, ma se questa diventa un peso insormontabile poi è giusto staccare la spina. Inoltre c'è il rischio che venga a mancare personale qualificato*».

- In passato hai compiuto belle rimonte a Istanbul. Un commento sul tracciato?

«*Si tratta di un bel circuito dove è necessario frenare, ma non troppo. È indispensabile far scorrere la macchina e mantenere un buon equilibrio tra la velocità di entrata e quella di uscita in curva perché in diverse parti del tracciato alle curve seguono rettilinei o tratti da percorrere in pieno. A Istanbul sono presenti bei cambi di direzione e curve in appoggio interessanti, in particolare la 'curva tripla' da affrontare in pieno che è sempre una challenge. Istanbul è un circuito completo con possibilità di sorpasso e spazi di fuga*». ●

Perez aiuto ... primario!

GHERMISCE IL PODIO, QUINDI IN GARA BLOCCA LEWIS PER UN GIRO E INFINE RIESCE A SOTTRARGLI PUNTI PREZIOSI

di Massimo Costa

È dura la vita in Red Bull quando il tuo compagno si chiama Max Verstappen. Negli ultimi anni ne hanno fatto le spese Daniel Ricciardo, Pierre Gasly ed Alexander Albon, finché Christian Horner ed Helmut Marko non hanno deciso di virare su un pilota profondamente esperto come Sergio Perez. Ma anche il messicano, alla prova del nove della sua pur brillante e lunga carriera in F.1, sta incontrando non poche difficoltà nell'adattarsi ad una monoposto che è costruita millimetro dopo millimetro per le esigenze del pilota olandese. Perez, però, dalla sua ha qualcosa come 207 Gran Premi disputati, Turchia compresa, e quindi la pazienza del veterano alla lunga emerge. Il 31enne messicano non è stato esente da errori anche clamorosi, per esempio quando è uscito nel giro pre griglia del Gp del Belgio, poi non disputato (se non dietro la safety-car), ma anche se ancora gli manca il giro secco in qualifica paragonabile a quello di Verstappen, in gara riesce spesso a fare la differenza. Come domenica scorsa, in un Gran Premio certamente complicato, in cui era importante saper conservare le gomme intermedie il più a lungo possibile. Perez si è costruito giro dopo giro un podio che gli mancava da troppo tempo, precisamente dal Gp di Francia, ovvero otto gare senza concludere tra i primi tre. Non un buon biglietto da visita per un pilota che guida la miglior monoposto del mondiale e che pure è stato già ampiamente confermato per il 2022. Il buon Sergio, complice anche una buona strategia della Red Bull, ha avuto la possibilità nei giri finali di acchiappare Charles Leclerc, a lungo terzo, e di passarlo senza pietà prendendosi così il terzo gradino del podio. Non solo. Perez ha lottato come un leone quando Hamilton lo ha raggiunto al 35° giro. E certamente questo sarà molto piaciuto alla coppia Horner-Marko. Il messicano si è opposto con orgoglio all'inglese della Mercedes, hanno percorso qualche curva appaiati finché non ha dovuto cedere la quarta posizione. «*Questo podio è molto speciale per me perché la gara è stata molto difficile e dura fisicamente* - ha spiegato Perez -. *Nelle ultime gare meritavamo di finire tra i primi tre, ma per varie ragioni non ci sono riuscito. Nel primo stint non ero perfettamente a mio agio con la macchina, ma nella seconda parte della gara le cose sono radicalmente cambiate e ho potuto iniziare a spingere forte mettendo a frutto la mia esperienza per puntare al terzo posto finale. Con Lewis è nato un bel duello ed è sempre divertente combattere con un campione come lui, ma in quella fase stavo lottando con le gomme e non ho potuto difendermi per molto. Quando sono salito sul podio ho notato che dalle tribune sventolavano delle bandiere messicane e l'ho trovato molto strano e allo stesso tempo molto bello perché la Turchia è un paese molto molto lontano dal mio. Istanbul è stato un Gp produttivo per noi della Red Bull, con Max secondo ed io terzo i punti ottenuti sono stati parecchi e cercheremo di proseguire su questa strada anche nei prossimi appuntamenti*». ●

SODDISFAZIONE IN CASA RED BULL
Tutto bene stavolta in casa Red Bull tra piloti, con Perez, a destra, che è riuscito a dare una gran mano a Verstappen e alla Red Bull, giungendo davanti ad Hamilton...

Chance sfumata

Gasly sesto, però che peccato...

POTEVA ESSERE UNA GARA COL PODIO NEL MIRINO MA QUELLA TOCCATA IMMEDIATA AD ALONSO E IL PENALTY SUBÌTO HANNO DI MOLTO RIDIMENSIONATO LE POSSIBILITÀ DEL FRANCESE

di Matteo Novembrini

Ha avuto un brivido al via, quando si è trovato stretto nella morsa di Sergio Perez e Fernando Alonso, ed è stato un lusso uscire da quella prima curva senza danni. Ma da lì in poi, è stato il solito Pierre Gasly di questo 2021: solido, concreto e veloce, capace di regalare l'ennesimo piazzamento di sostanza all'AlphaTauri.

Gasly vicino ad Hamilton

Il momento più difficile della sua corsa è stata certamente la prima curva, per un episodio che ha scatenato l'ira di Alonso ma la difesa, giustificata, da parte del francese: «*Sono stato preso a sandwich*», ha detto all'ingegnere di pista in sua difesa, per un contatto che gli è costato 5" di penalità da scontare al momento della sosta. Una sanzione forse anche troppo severa considerando la posizione in pista della macchina numero 10, chiusa tra altre due vetture senza margini di manovra. Decisione dei giudici a parte, l'AT02 ne è uscita senza danni e da lì Pierre ha potuto impostare una corsa in cui non ha potuto tenere il ritmo dei primi, ma che gli ha consentito di portare a casa altri 8 punti, frutto di un 6° posto che, con il senno di poi, avrebbe potuto trasformarsi pure in qualcosa di più se non fosse stato per il tempo dovuto scontare ai box: negli ultimi giri Hamilton era in difficoltà e forse, senza quei cinque secondi, non è detto che Lewis avrebbe salvato la quinta posizione dagli attacchi di Pierre, giunto a 2"480 dall'inglese della Mercedes.

POTENZIALITÀ NON SFRUTTATE

Alpha Tauri in Turchia sembrava poter ambire a un piazzamento memorabile, ma poi un incidente di gara ha ridimensionato le aspettative della vigilia, con un sesto posto finale di Gasly quale unica consolazione

Sette punti guadagnati sull'Alpine

Piccolo rammarico a parte, il Gp di Turchia è stata l'ennesima riprova di un Pierre Gasly che per quest'anno è un inno alla concretezza, protagonista di una metamorfosi cominciata dopo la retrocessione in Red Bull e proseguita attraverso una crescita costante nelle ultime due stagioni. Monza e Sochi avevano rappresentato due gare negative e senza punti, ma ad Istanbul Gasly è riuscito a tornare nei primi dieci dopo un fine settimana cominciato male ma finito molto bene. Al venerdì il francese aveva lamentato un eccessivo sottosterzo sulla sua macchina, che era stata adattata immaginando un'aderenza precaria sul tracciato turco, in linea con quanto visto l'anno scorso. Invece, il notevole grip riscontrato sull'Istanbul Park grazie ai trattamenti dell'asfalto ha sorpreso tutti, e la squadra faentina ha reagito di conseguenza mettendo nelle mani dei suoi piloti una AT02 molto buona: in qualifica entrambe le vetture sono entrate in Q3, mentre in gara il solo Gasly è riuscito a confermarsi, contrariamente ad uno Tsunoda veloce (bello il suo duello iniziale con Hamilton) ma ancora una volta sciupone con un testacoda che lo ha condannato al 14° posto finale. Così, i punti sono arrivati da Pierre, che ha permesso al team di restare in lotta per la quinta piazza nel Costruttori: l'Alpine ha chiuso con Ocon (unico a finire il Gp senza soste) al 10° posto, perdendo 7 punti nei confronti della ex Toro Rosso. Con ancora sei gare da disputare, la lotta è aperta.

Il tabellone

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Ricciardo	21°	23"028
Alonso +5"	30°	29"116
Norris	34°	23"239
Latifi	34°	24"104
Tsunoda	35°	23"329
Russell	35°	23"551
Verstappen	36°	22"442
Sainz Jr.	36°	28"353
Mazepin	35°	23"829
Vettel	36°	23"500
Bottas	37°	22"962
Pérez	37°	22"463
Raikkonen	37°	23"164
Vettel	37°	23"514
Gasly +5"	39°	29"310
Stroll	39°	35"509
Schumacher	39°	23"892
Giovinazzi	40°	23"150
Leclerc	47°	23"646
Hamilton	50°	22"684

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

NOTE

a) Sostituzione componenti PU: 10 posizioni di penalità.
b) Sostituzione componenti PU: partenza da fondo griglia.

TURCHIA
16ª gara del mondiale F.1 | 10 ottobre 2021 | Istanbul Park (5,338 km) | Distanza: 309,396 km | Giri: 58 | Condizioni atmosferiche: molto nuvoloso in qualifica e pista bagnata in gara

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	58	1.31'04"103	203,844	1'30"432	58
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	58	a 14"584	203,301	1'32"759	53
3°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	58	a 33"471	202,603	1'32"459	53
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	58	a 37"814	202,443	1'32"737	57
5°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	58	a 41"812	202,296	1'32"763	52
6°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	58	a 44"292	202,205	1'32"814	50
7°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	58	a 47"213	202,097	1'32"446	50
8°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	58	a 51"526	201,939	1'31"921	49
9°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	58	a 1'22"018	200,829	1'32"608	58
10°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	57	a 1 giro	199,934	1'34"584	24
11°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	57	a 1 giro	199,906	1'32"904	57
12°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	57	a 1 giro	199,723	1'32"586	50
13°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,630	1'33"255	34
14°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	57	a 1 giro	199,435	1'32"844	54
15°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,301	1'33"399	53
16°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	57	a 1 giro	199,215	1'33"252	55
17°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	199,015	1'33"672	48
18°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	57	a 1 giro	198,299	1'32"730	54
19°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	56	a 2 giri	196,118	1'34"209	52
20°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	56	a 2 giri	195,258	1'35"438	52

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA

G 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 58

Griglia		Arrivo	
Bottas	1	1	Bottas
Verstappen	2	2	Verstappen
Leclerc	3	3	Pérez
Gasly	4	4	Leclerc
Alonso	5	5	Hamilton
Pérez	6	6	Gasly
Norris	7	7	Norris
Stroll	8	8	Sainz Jr.
Tsunoda	9	9	Stroll
Vettel	10	10	Ocon
Hamilton	11	11	Giovinazzi
Ocon	12	12	Räikkönen
Russell	13	13	Ricciardo
Schumacher	14	14	Tsunoda
Latifi	15	15	Russell
Giovinazzi	16	16	Alonso
Räikkönen	17	17	Latifi
Mazepin	18	18	Vettel
Sainz Jr.	19	19	Schumacher
Ricciardo	20	20	Mazepin

VELOCITÀ ALLA CURVA 12

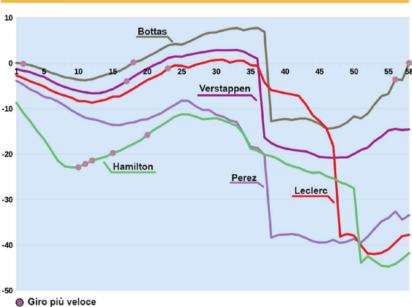
111 METRI PRIMA DELLA CURVA 12

QUALIFICHE

QUALIFICHE	
Leclerc	333,9
Mazepin	330,3
Latifi	330,1
Raikkonen	329,2
Giovinazzi	328,3
Vettel	327,9
Bottas	327,6
Hamilton	327,5
Alonso	326,5
Ocon	326,3
Gasly	325,6
Schumacher	325,3
Tsunoda	325,3
Stroll	325,3
Pérez	324,1
Russell	322,4
Verstappen	322,0
Sainz Jr.	319,9
Norris	319,6
Ricciardo	319,0

GRAN PREMIO

GRAN PREMIO	
Leclerc	311,3
Hamilton	310,7
Latifi	308,7
Norris	308,7
Russell	308,3
Raikkonen	308,2
Bottas	307,6
Alonso	307,0
Vettel	306,7
Sainz Jr.	305,9
Tsunoda	304,4
Stroll	304,2
Gasly	303,2
Mazepin	303,2
Pérez	303,0
Giovinazzi	301,9
Ocon	301,7
Ricciardo	300,8
Schumacher	299,8
Verstappen	297,1

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

Gp di Turchia
Il tabellone

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO
L.Hamilton (Mercedes F1 W12 E Performance)
1'22"868 media 231,896 km/h
Primato precedente:
S.Vettel (Red Bull RB7/Renault, 2011)
1'25"049 media 225,949 km/h

SUL GIRO IN GARA

Imbattuto
J.P. Montoya (McLaren MP4-20/Mercedes, 2005)
1'24"770 media 226,693 km/h

SULLA DISTANZA

Imbattuto
L.Raikkonen (McLaren MP4-20/Mercedes, 2005)
1:24'34"454 media 219,496 km/h

GIRI IN TESTA

Bottas	1°-37°
Leclerc	38°-46°
Bottas	47°-58°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 8 OTTOBRE

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Hamilton	1'24"178	1'23"804
2°	Leclerc	1'24"654	1'23"970
3°	Bottas	1'24"842	1'24"214
4°	Pérez	1'25"459	1'24"373
5°	Verstappen	1'24"603	1'24"439
6°	Norris	1'25"347	1'24"525
7°	Alonso	1'25"383	1'24"660
8°	Ocon	1'24"909	1'24"672
9°	Gasly	1'25"382	1'24"756
10°	Giovinazzi	1'25"813	1'24"796
11°	Sainz Jr.	1'24"860	1'24"903
12°	Tsunoda	1'26"424	1'24"882
13°	Stroll	1'26"361	1'25"020
14°	Ricciardo	1'25"750	1'25"060
15°	Raikkonen	1'25"933	1'25"143
16°	Vettel	1'25"810	1'25"229
17°	Latifi	1'25"863	1'25"307
18°	Russell	1'25"685	1'25"358
19°	Schumacher	1'26"636	1'25"480
20°	Mazepin	1'27"019	1'25"698

SABATO 9 OTTOBRE

		3ª SESSIONE
1°	Gasly	1'30"447
2°	Verstappen	1'30"611
3°	Pérez	1'30"684
4°	Sainz Jr.	1'31"262
5°	Leclerc	1'31"543
6°	Alonso	1'31"545
7°	Raikkonen	1'31"572
8°	Tsunoda	1'31"981
9°	Bottas	1'31"996
10°	Ocon	1'32"089
11°	Giovinazzi	1'32"097
12°	Vettel	1'32"111
13°	Schumacher	1'32"228
14°	Ricciardo	1'32"270
15°	Norris	1'32"314
16°	Stroll	1'33"348
17°	Mazepin	1'33"425
18°	Hamilton	1'33"636
19°	Latifi	1'35"681
20°	Russell	s.t.

POLE POSITION

SABATO 9 OTTOBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1°	Hamilton	Mercedes F1 W12 E Performance	1'24"585	1'23"082	1'22"868	30"683	29"262	22"624
2°	Bottas	Mercedes F1 W12 E Performance	1'25"047	1'23"579	1'22"998	30"730	29"265	22"779
3°	Verstappen	Red Bull RB16B	1'24"592	1'23"732	1'23"196	30"801	29"333	22"960
4°	Leclerc	Ferrari SF21	1'24"869	1'24"015	1'23"265	30"990	29"319	22"893
5°	Gasly	AlphaTauri AT02	1'24"704	1'23"817	1'23"326	30"711	29"361	23"051
6°	Alonso	Alpine A521	1'25"174	1'23"914	1'23"477	30"762	29"592	22"979
7°	Pérez	Red Bull RB16B	1'24"963	1'23"961	1'23"706	31"188	29"372	22"983
8°	Norris	McLaren MCL35M	1'25"138	1'24"642	1'23"954	31"247	29"607	23"028
9°	Stroll	Aston Martin AMR21	1'25"511	1'24"601	1'24"305	31"433	29"592	23"099
10°	Tsunoda	AlphaTauri AT02	1'25"409	1'24"054	1'24"368	31"356	29"544	23"114
11°	Vettel	Aston Martin AMR21	1'25"787	1'24"795		31"999	29"670	23"074
12°	Ocon	Alpine A521	1'25"422	1'24"842		31"965	29"785	23"092
13°	Russell	Williams FW43B	1'25"417	1'25"007		31"344	29"584	23"273
14°	Schumacher	Haas VF-21	1'25"555	1'25"200		31"967	29"933	23"236
15°	Sainz Jr.	Ferrari SF21	1'25"177	s.t.		32"008	29"698	23"471
16°	Ricciardo	McLaren MCL35M	1'25"881			32"695	29"873	23"313
17°	Latifi	Williams FW43B	1'26"086			32"526	30"031	23"529
18°	Giovinazzi	Alfa Romeo C41	1'26"430			32"469	30"241	23"530
19°	Raikkonen	Alfa Romeo C41	1'27"525			33"121	30"273	23"635
20°	Mazepin	Haas VF-21	1'28"449			34"131	30"438	23"880

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA
33 Verstappen Red Bull 1'23"196
77 Bottas Mercedes 1'22"998

2ª FILA
10 Gasly AlphaTauri 1'23"326
16 Leclerc Ferrari 1'23"265

3ª FILA
11 Perez Red Bull 1'23"706
14 Alonso Alpine 1'23"477

4ª FILA
18 Stroll Aston Martin 1'24"305
4 Norris McLaren 1'23"954

5ª FILA
5 Vettel Aston Martin 1'24"795
22 Tsunoda AlphaTauri 1'24"368

6ª FILA
31 Ocon Alpine 1'24"842
44 Hamilton Mercedes 1'22"868(a)

7ª FILA
47 Schumacher Haas 1'25"200
63 Russell Williams 1'25"007

8ª FILA
99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'26"430
6 Latifi Williams 1'26"086

9ª FILA
9 Mazepin Haas 1'28"449
7 Raikkonen Alfa Romeo 1'27"525

10ª FILA
3 Ricciardo McLaren 1'25"881(b)
55 Sainz Ferrari s.t.(b)

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 10/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	M.Verstappen	262.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12.5	25	2	18	18	-	-	-	-	-	-
2°	L.Hamilton	256.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	10	-	-	-	-	-	-
3°	V.Bottas	177	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	26	-	-	-	-	-	-
4°	L.Norris	145	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	6	-	-	-	-	-	-
5°	S.Pérez	135	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	15	-	-	-	-	-	-
6°	C.Sainz Jr.	116.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	4	-	-	-	-	-	-
7°	C.Leclerc	116	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	12	-	-	-	-	-	-
8°	D.Ricciardo	95	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	(13°)	-	-	-	-	-	-
9°	P.Gasly	74	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	-	(13°)	8	-	-	-	-	-	-
10°	F.Alonso	58	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	(16°)	-	-	-	-	-	-
11°	E.Ocon	46	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	1	-	-	-	-	-	-
12°	S.Vettel	35	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	(18°)	-	-	-	-	-	-
13°	L.Stroll	26	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	2	-	-	-	-	-	-
14°	Y.Tsunoda	18	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	(14°)	-	-	-	-	-	-
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	(15°)	-	-	-	-	-	-
16°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	(17°)	-	-	-	-	-	-
17°	K.Raikkonen	6	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	(12°)	-	-	-	-	-	-
18°	A.Giovinazzi	1	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	(11°)	-	-	-	-	-	-
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	(19°)	-	-	-	-	-	-
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	(20°)	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 10/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	433.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	10/26	-	-	-	-	-	-
2°	Red Bull	397.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12.5	4/25	10/2	2/18	15/18	-	-	-	-	-	-
3°	McLaren	240	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	0/6	-	-	-	-	-	-
4°	Ferrari	232.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	12/4	-	-	-	-	-	-
5°	Alpine	104	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	0/1	-	-	-	-	-	-
6°	AlphaTauri	92	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	8/0	-	-	-	-	-	-
7°	Aston Martin	61	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	0/2	-	-	-	-	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	7	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

Lawson messo ko

A NORIMBERGA IL NEOZELANDESE DI AF CORSE SPERONATO DA VAN DER LINDE. LIAM PERDE UN TITOLO CHE AVREBBE AMPIAMENTE MERITATO. COSÌ FA FESTA GOETZ

di Alessandro Gargantini

Alla fine, il più incredulo era proprio lui. Maxi Goetz, trentacinquenne pilota della Mercedes e nuovo campione del DTM, si era presentato all'ultimo appuntamento stagionale con limitatissime chances di ambire al titolo. Il pilota della HRT, distanziato ben ventisei punti dal leader di campionato Liam Lawson, non aveva mai mostrato nelle prime sette prove stagionali di avere le carte in regola per inserirsi con decisione nella lotta per il primato. Soltanto un fine settimana catastrofico di Lawson e Van der Linde, abbinato ad un suo doppio successo, avrebbe potuto influire sulle gerarchie al vertice della graduatoria. Alla vigilia

IL SOGNO DIVENTA INCUBO

Il sogno di Liam Lawson di vincere il titolo DTM è diventato un incubo per il comportamento davvero antisportivo di Van der Linde che non ha avuto nessun riguardo verso il giovane neozelandese

della resa dei conti sul circuito cittadino bavarese, in cima alla classifica di campionato teneva banco l'aspra rivalità tra il neozelandese Liam Lawson, al volante di una Ferrari 488 schierata dalla AF Corse, ed il sudafricano Kelvin Van der Linde, protagonista con una Audi R8 LMS del Team Abt, da sempre legato alla Casa degli Anelli. Tra i leader della graduatoria, distanziati da quattordici punti, non è mai corso buon sangue. La precedente corsa di Hockenheim si era conclusa con la vettura del pilota di Amato Ferrari con gli scarichi piegati da un fortissimo tamponamento di Van der Linde, che hanno creato un principio d'incendio che aveva fuso parte del posteriore della Ferrari dello junior della Red Bull. I dieci secondi di penalizzazione rimediati sul circuito del Baden Wurttemberg non hanno però avuto l'effetto di calmare il sudafricano, che anche nella finale di Norimberga è sceso in pista con la convinzione che l'unico modo di sconfiggere il rivale fosse quello di metterlo fuori gioco. Il biglietto da visita di Lawson nella finale di Norimberga è stato la conquista di una doppia pole position, che ha determinato la partenza del neozelandese dal vertice dello schieramento di partenza in enrtambe le manches. Al via della corsa del sabato, Lawson è stato speronato dalla vettura di Van der Linde, che rientrava in pista dalla via di fuga della prima curva dopo un bloccaggio. Nell'urto tra le due vetture ad avere la peggio è stata la Ferrari della AF Corse, che ha riportato alcuni danneggiamenti che le hanno impedito di andare oltre il terzo posto alle spalle di Goetz, solo quinto in qualifica, e l'indiano Maini. Quarto posto per van der Linde, che ha visto aumentare il proprio distacco da Lawson da quattrodici a diciotto punti. Il secondo successo di tappa ha invece consentito a Goetz di portarsi ad un punto dal pilota sudafricano dell'Audi. Nella manche conclusiva della stagione sarebbe bastato un sesto posto per consentire a Lawson di fregiarsi di un meritatissimo titolo. Invece, alla prima staccata, Van der Linde ha violentemente tamponato la Ferrari del neozelandese dopo aver violato i track-limits interni nel tentativo di sorpasso. La vettura della AF Corse ha subito danni tali da compromettere la corsa del diciannovenne junior della Red Bull. Ironia della sorte, anche la Ferrari gemella di Lawson, quella del connazionale Cassidy, è rimasta bloccata tra le barriere e la vettura del compagno di squadra. Senza avere alcuna responsabilità, Liam Lawson si è così visto sfuggire di mano un titolo che avrebbe ampiamente meritato di vincere. I commissari non sono andati oltre un time-penalty di cinque secondi per Van der Linde, che nel proseguo della gara è stato protagonista di diversi contatti, prima di essere costretto al ritiro da una foratura. La condotta del portacolori del Team Abt, assolutamente inadatta e fuori luogo in un contesto come livello come il DTM, ha guastato un duello con Lawson che andava avanti da inizio stagione propiziato la vittoria di un incredulo Goetz, che non ha potuto fare altro che godere delle disavventure dei due più quotati rivali, beneficiando del gioco di squadra di Auer e Ellis che è stato ampiamente criticato da più parti. ●

Un finale con polemiche

DURO IL PATRON DI AF CORSE AMATO FERRARI: «*VAN DER LINDE È STATO ASSOLUTAMENTE ANTISPORTIVO E AUTOLESIONISTA. HA AVUTO UN COMPORTAMENTO SENZA SENSO*»

Nella giornata della resa dei conti, al termine di un duello che ha visto contrapposte Ferrari ed Audi nel corso di un'intera stagione, la Mercedes è tornata padrona del DTM. La foga incontrollata di Van der Linde, che avrebbe meritato un intervento molto più deciso da parte degli steward, ha chiaramente avuto un ruolo determinante nel fare perdere a Liam Lawson un titolo ampiamente conquistato in pista. Tre vittorie, dieci podi, quattro pole position parlano chiaramente a favore dello junior della Red Bull al volante di una Ferrari 488 della AF Corse, vincitrice della graduatoria dedicata ai team. Il primato nelle due sessioni di qualifica del pilota di Amato Ferrari deve aver avuto l'effetto di far saltare definitivamente i nervi del pilota del Team Abt, che ha realizzato che l'unico modo di aver la meglio sulla Ferrari che porta i colori della Red Bull era tamponarla fino alla sua resa, completando così il piano messo in opera ad Hockenheim. Tre vittorie, quattro pole position e dieci podi parlano chiaramente a favore di Lawson, che nel dopo gara non si capacitava per un titolo perso in un modo così inconcepibile. «*Sono molto deluso e dispiaciuto per la AF Corse, che avrebbe meritato di vincere il campionato. Essere buttato fuori pista così tante volte, dallo stesso pilota, è realmente frustrante e inaccettabile. Sempre alla prima curva, sempre nello stesso modo*». Fa eco al suo pilota il numero uno della AF Corse Amato Ferrari, estremamente deluso da quanto e accaduto. «*È un peccato perdere così un campionato che ci sentiamo di aver ampiamente meritato di vincere. Il comportamento di Kelvin Van der Linde è stato assolutamente antisportivo e autolesionista, visto che ha compromesso anche le sue possibilità di vincere il campionato. È stato un comportamento senza senso, che non mi attendevo di vedere un questa categoria che deve*

Berger: «Capisco Liam»

«È MOLTO FRUSTRANTE PERDERE UN CAMPIONATO COSÌ»

Il titolo sfumato di Lawson al primo tentativo, il gioco di squadra della Mercedes. Sono questi i punti caldi che abbiamo toccato nel dopo gara con il boss del DTM Gerhard Berger, che ha avuto il grande merito di sollevare una categoria della quale, di questi tempi, si parlava solo come lo si fa di una ex: al passato. «*C'è poco da dire sul ritiro che è costato il titolo a Lawson, le immagini sono davanti a tutti e capisco che sia molto frustrante perdere un campionato in questo modo*» ha commentato l'ex pilota della Ferrari, che non ha perso occasione di ricordare quanto accadeva a lui ai tempi della McLaren, quando spesso diede una mano a Senna: «*Ho sempre mal sopportato i giochi di squadra, anche quando mi chiedevano di aiutare il mio team mate Ayrton. Penso che dovremo fare qualcosa in questa direzione. Ho voluto un campionato che si poggia sulle squadre, invece che sui costruttori, per evitarli. Il fatto che la Mercedes avesse molte macchine ha certamente contribuito al verificarsi di questa situazione, ma preferirei trovare il modo di evitarli in futuro*». Per l'anno prossimo si parla dell'arrivo in pianta stabile di Porsche, McLaren e Lamborghini. Nel 2022 il DTM tornerà in Italia, dove la candidatura di Imola sembra favorita rispetto al Mugello. Per la restante tappa in Olanda, più probabile un ritorno a Assen, anche se Zandvoort, pista di Formula Uno, piace molto a Berger. ●

essere frequentata solo da professionisti». In molti hanno storto il naso anche davanti al gioco di squadra fatto a fine gara dei piloti della Mercedes Ellis e Auer, che hanno regalato un successo decisivo a Goetz. «*Quello che successo è evidente a tutti, ognuno fa le considerazioni proprie! Non penso che sarebbe servito avere più macchine per vincere questo campionato, sarebbe bastato non incontrare un pilota scorretto che ci ha ripetutamente buttati fuori. È stato un peccato, ma ci riproveremo!*». Purtroppo, come ci ha spiegato il team manager della AF Corse Andrea Guidotti, non è stato nemmeno possibile contrastare con Cassidy la rimonta di Goetz. «*Nyck è rimasto bloccato alla prima curva, e ha perso mezzo giro, a causa dell'incidente causato da Van der Linde. Il nostro pilota ha recuperato grazie ad un ritmo gara straordinario. Purtroppo, non siamo riusciti a mandarlo in pista davanti a Goetz dopo il cambio gomme a causa del sistema di sicurezza che, a tutela degli addetti al cambio gomme, è entrato in azione facendo spegnere il motore. Nyck ha perso due secondi, ma tanto è bastato per vedere sfilare Goetz!*» ●

GOETZ, FESTA A SORPRESA
Sopra la delusione di Lawson e in alto la festa di Goetz che ha sorprendentemente vinto il titolo DTM 2021

LE CLASSIFICHE

DTM Norisring, 2021

RACE 1

1. Goetz Mercedes AMG, 67 giri in 56'30"701 alla media di 163.612 km/h; 2. Maini Mercedes AMG a 7"651; 3. Lawson Ferrari 488 a 8"043; 4. K Van der Linde Audi R8 a 11"678; 5. Cassidy Ferrari 488 a 11"974; 6. Auer Mercedes AMG a 14"593; 7. Juncadella Mercedes AMG a 15"109; 8. Mueller Audi R8 a 15"601; 9. Buhk Mercedes AMG a 24"629; 10. Ellis Mercedes AMG a 25"245; 11. Muth Lamborghini Huracan a 29"361; 12. Wittmann BMW M6 a 29"712; 13. Floersch Audi R8 a 31"358; 14. Abril Mercedes AMG a 32"163; 15. Di Grassi Audi R8 a 2'43"091; 16. Gore Audi R8 a 2 giri; 17. Glock BMW M6 a 6 giri; 18. Hawkey Lamborghini Huracan a 36 giri; 19. S Van der Linde BMW M6 a 39 giri; 20. Rockenfeller Audi R8 a 62 giri;

Pole Position: Liam Lawson in 48"720 alla media di 169.950 km/h Giro piu' veloce: Nico Mueller in 49"414 alla media di 167.563 km/h

RACE 2 1. Goetz Mercedes AMG, 67 giri in 56'29"301 alla media di 163.679 km/h; 2. Auer Mercedes AMG a 0"869; 3. Buhk Mercedes AMG a 5"339; 4. Rockenfeller Audi R8 a 6"395; 5. Juncadella Mercedes AMG a 9"310; 6. Maini Mercedes AMG a 12"012; 7. Wittmann BMW M6 a 15"932; 8. Abril Mercedes AMG a 17"811; 9. Floersch Audi R8 a 22"657; 10. Ellis Mercedes AMG a 24"700; 11. Glock BMW M6 a 24"974; 12. Di Grassi Audi R8 a 41"792; 13. Cassidy Ferrari 488 a 1 giro; 14. Gore Audi R8 a 1 giro; 15. Mueller Audi R8 a 1 giro; 16. S Van der Linde BMW M6 a 1 giro; 17. K Van der Linde Audi R8 a 1 giro; 18. Lawson Ferrari 488 a 26 giri; 19. Hawkey Lamborghini Huracan a 36 giri; 20. Muth Lamborghini Huracan a 66 giri.

Pole Position: Liam Lawson in 48"622 alla media di 170.293 km/h
Giro piu' veloce: Nyck Cassidy in 49"048 alla media di 168.814 km/h

Classifica Campionato
1. Goetz 230;
2. Lawson 227;
3. K Van der Linde 208;
4. Wittmann 171;
5. Auer 152

Che **Cavallino!**

FERRARI SI CONFERMA AL TOP NELLA CLASSIFICA PILOTI PRO CON PIER GUIDI-LEDOGAR-NIELSEN

di Diego Fundarò

Ferrari si conferma al top nella classifica piloti Pro del GT World Challenge Endurance Cup, bissando il successo colto lo scorso anno con Alessandro Pier Guidi; ed è ancora grazie al pilota alessandrino, a Nicklas Nielsen e Côme Ledogar che Iron Lynx si è aggiudicata il primo titolo internazionale, ottenuto con il fondamentale supporto tecnico di AF Corse, maestra nel gestire la Ferrari 488 GT3. Un successo arrivato grazie alla costanza di risultati dimostrata durante la stagione, dove si è rivelata cruciale la vittoria alla 24 Ore di Spa, gara che assegna punteggio doppio e in cui la Ferrari #51 ha fatto il pieno. I cinque vincitori diversi visti nelle altrettante prove del campionato non hanno che confermato quello che è stato l'incredibile livello raggiunto dalla serie di Stephane Ratel. Un grande equilibrio, che aveva portato ad una finale con quattro equipaggi in lizza per il titolo PRO a rappresentare altrettanti marchi: Iron Lynx Ferrari in testa con 77 punti raccolti da Pier Guidi-Nielsen-Ledogar inseguita a 13 lunghezze dalla WRT Audi di Weerts-Vanthoor, a 17 dalla FFF Lamborghini di Mapelli-Caldarelli-Bortolotti ed a 23 dalla AKKA ASP Mercedes di Marciello-Gounon, ancora in corsa anche se con ridottissime possibilità. Speranze che però venivano ravvivate dalla prima posizione in griglia, inizialmente sfuggita per appena 9 millesimi, quindi ereditata dopo la retrocessione di tre posizioni inflitta alla Lambo di Bortolotti accreditata del miglior crono ma colpevole di non aver rallentato con bandiere gialle in Q1; fatto che non impediva al trio italico di avvalersi comunque del punto aggiuntivo assegnato dalla pole. La gara confermava poi la superiorità della Mercedes, con Marciello subito imprendibile e capace di aprire un gap sulla Porsche di Bamber e sulla Lambo di Mapelli, in lotta per tutta la prima ora. Alle loro spalle erano Ilott, Engelhart e Frijns a tenere il passo, mentre Nielsen mostrava una certa difficoltà nel liberarsi delle due Mercedes di Tunjo e Trouet, entrambe iscritte nella Silver Cup. Il danese chiudeva così il suo stint decimo e lasciava il volante a Ledogar.

UN GRANDE FINALE
Sopra il terzetto vincitore del titolo piloti composto da Pier Guidi-Ledogar-Nielsen. Sotto i grandi protagonisti dell'ultimo round: ovvero i vincitori Marciello-Gounon e Cairoli-Engelhart-Bachler che sono finiti al secondo posto

PARLANO I VINCITORI: UN SUCCESSO DI SQUADRA

«Questo è stato probabilmente il turno di guida più difficile della mia carriera» queste le prime parole di Alessandro Pier Guidi appena sceso dalla sua Ferrari #51 *«Ho davvero lottato con tutti e le due safety car entrate non hanno fatto che complicarmi le cose. Tutto è finito per il meglio, ma abbiamo veramente faticato questo fine settimana, perché non siamo mai riusciti a trovare un buon bilanciamento e la macchina non aveva davvero un buon passo. Fortunatamente il lavoro fatto dai miei compagni e dal team durante tutta la stagione ci ha premiati e non mi resta che ringraziare tutti per questo nuovo titolo conquistato».*
Dello stesso avviso anche Côme Ledogar, davvero entrato in un cerchio magico dal suo approdo a Maranello: *«Se penso che siamo saliti solo due volte sul podio sembra incredibile aver vinto il campionato. Ma abbiamo raccolto punti buoni in ognuna delle gare e ciò ha fatto la differenza. I punti di Spa hanno ovviamente pesato molto, ma si sapeva che quello sarebbe stato il crocevia di tutta la stagione. Oggi abbiamo ottenuto il massimo con quello che avevamo, il nostro passo non era a livello di quello che potevamo tenere a Spa e in linea con le altre gare. Di più non potevamo chiedere, siamo felici di avere ottenuto il titolo».*
Ovviamente soddisfatto anche il più giovane dei tre campioni, quel Nicklas Nielsen che oltre a essere velocissimo mostra una maturità fuori dal comune: *«Che sofferenza, abbiamo davvero faticato tantissimo ma alla fine il titolo è arrivato e ne sono felice. La macchina qui era davvero difficile da gestire. Su un giro singolo si poteva anche riuscire ad essere veloci, ma ci mancava davvero molto per avere un passo gara soddisfacente. Credo sia stata la gara più difficile per me in assoluto».*
Felice anche Chris Froggatt, campione Pro-Am con la 488 GT3 del Sky Tempesta Racing: *«Davvero un fine settimana incredibile. Mi sono preoccupato quando abbiamo dovuto scontare un drive through, ma alla fine tutto è andato per il meglio e il lavoro che abbiamo fatto durante tutta la stagione è stato premiato».*

In testa Fraga non aveva problemi a mantenere al comando la Mercedes AKKA ASP, mentre peggio andava a Caldarelli e Jaminet, entrambi richiamati a un drive trough, uno per un discutibile contatto con la Ferrari doppiata di Lauck, l'altro per una irregolarità nel rifornimento. Anche Ledogar riceveva un warning per una toccata all'Audi di Weerts e subito dopo veniva superato dalla Lambo di Rougier. La terza ora era quindi movimentata dalle due safety car entrate in pista. In questa fase si assisteva al bel sorpasso di Cairoli su Bastian, che portava la Porsche Dinamic in seconda posizione, ed alla grande rimonta di Bortolotti, irresistibile nel risalire da nono a quarto dopo aver superato Fuoco, Pier Guidi, Aitken e Bastian nel corso dell'ultimo giro. Marciello-Gounon-Fraga tagliavano così il traguardo davanti a Cairoli-Engelhart-Bachler e all'Audi WRT di Frijns-Weerts-Vanthoor, mentre Pier Guidi difendeva con i denti il 7° posto che valeva il titolo piloti Pro, mentre nella classifica team era WRT a spuntarla in extremis di appena un punto su Iron Lynx.

FERRARI A SEGNO ANCHE IN PRO-AM

Ferrari a segno anche in Pro-Am con il titolo che è andato a Chris Froggatt sulla Ferrari del team Tempesta guidata assieme a Mastronardi e Hui

Rigon vicino al rientro

DOPO IL CRASH ALLA 24 ORE DI SPA

Ancora assente a Barcellona, Davide Rigon scalpita per tornare al volante. Reduce dal brutto incidente avuto nelle prime fasi della 24 Ore di Spa, quando al Radillon con la sua Ferrari 488 GT3 venne incolpevolmente coinvolto nella carambola innescata dalla Huracan di Jack Aitken (rientrato proprio a Barcellona) che tolse dalla gara anche l'altra Lambo di Perera e la Porsche di Estre, il veneto si è visto costretto a rinunciare all'appuntamento principale della stagione, quella 24 Ore di Le Mans dove fu sostituito in extremis da Bird, ed alle successive prove del GT World Challenge Endurance, dove Rovera ha affiancato Fuoco e Ilott. Seppur non ancora al 100%, Rigon è ormai sulla via del completo recupero: già da alcune settimane ha infatti ripreso un programma di allenamenti sempre più intensificato ed anche le sue giornate a Maranello hanno visto allungare decisamente i tempi dedicati alle sessioni di lavoro al simulatore. A poco più di due mesi dall'incidente, se dipendesse solo dalla sua volontà Davide si sentirebbe già pronto per la pista, visto che i dolori alla schiena sono ormai solo un lontano ricordo; ma il suo recupero necessita ancora di una piccola fase precauzionale e in Ferrari non si intende correre inutili rischi. Una prudenza che però non ne esclude il ritorno al volante già prima della fine della stagione.

La gara delle occasioni perdute

A ZOLDER MANCA IL LEADER HEZEMANS, MA GLI INSEGUITORI NON SFRUTTANO L'OCCASIONE

La tappa belga si è aperta con la notizia dell'assenza del leader di campionato Loris Hezemans, andato a correre negli Stati Uniti. E da là ha annunciato la "bomba": per la prima volta, nella prossima stagione, un team ed un pilota provenienti dalla EuroNascar correranno nella Nascar Cup Series!
Questa assenza significava che tutti gli inseguitori dell'olandese nella classifica potevano recuperargli punti in vista della finale. Ma questa opportunità non è stata sfruttata!
Il nostro Gianmarco Ercoli è stato costretto a ritirarsi dalla gara di sabato perché abbandonato dalla sua Chevrolet Camaro. Il romano è poi dovuto scattare dall'ultima fila nella gara di domenica e lì ha fatto vedere cosa poteva realmente fare, risalendo fino alla ottava posizione finale e facendo segnare il giro più veloce di tutto il weekend.
Anche il tricampione Alon Day può versare lacrime, finito in testacoda tentando il sorpasso al rientrante Stienes Longin per la testa della prima gara del weekend. Un errore davvero inutile, dato che il belga correva fuori classifica. Però dopo, con pista libera, ha fatto segnare il giro più veloce e così è potuto partire dalla pole position nella seconda corsa, che ha poi dominato senza che nessuno riuscisse nemmeno a stargli vicino. Il suo settimo successo a Zolder, record assoluto di categoria di vittorie di un pilota in una stessa pista.
Anche il campione in carica della EuroNascar 2 Vittorio Ghirelli non ha sfruttato al massimo il fine settimana, chiudendo a sette decimi dal podio in Gara 1 e quinto in Gara 2, superato anche da un Nicolò Rocca tornato tra le posizioni di testa dopo una opaca tappa croata.
Dato che le ultime due gare non si potranno scartare, ufficiale che alla gara di Vallelunga di fine ottobre Hezemans si presenterà con 21 punti di vantaggio su Ghirelli, quando ne aveva 35 prima Zolder. Decisamente un vantaggio davvero difficile da colmare, nonostante i punti doppi della tappa finale. ●

A Ehrlacher basta non fare errori

LA TAPPA CECA DEL WTCR VEDE GLI INSEGUITORI DEL FRANCESE CADERE E PERDERE IL PASSO

Nel weekend che celebra la stagione straordinaria di Mikel Azcona, a Most è Yann Ehrlacher a festeggiare più di tutti, anche se non ha compiuto prestazioni spettacolari.
Il francese ha guidato senza alcuna sbavatura la sua Lynk & Co 03, andando veloce ma chiudendo con un terzo ed un quarto posto che non impressionano a parole, ma sono determinanti nei fatti. Infatti il pilota della Cyan Racing si presentava in Repubblica Ceca da leader, però con appena due punti di vantaggio sul compagno di marca Santiago Urrutia, 16 su Jean-Karl Vernay e 19 su Gilles Magnus. Ma questa settimana, nella sua gara di casa a Pau-Arnos, si presenterà con ben 20 sulla Honda di Esteban Guerrieri (due volte terzo a Most) e 27 sulla Cupra di Azcona, ottimo prodromo per Ehrlacher in vista del rush finale della stagione.
Ma, come detto, lo scorso fine settimana è stato soprattutto quello dello spagnolo Mikel Azcona, che sta vivendo un 2021 incredibile. Il pilota iberico ha fatto segnare la pole position del Wtcr il venerdì a Most, poi ha preso l'aereo la sera assieme a Tom Coronel e i due sono volati a Barcellona, dove si correva l'ultima tappa del Tcr Europe. Sabato Azcona ha fatto segnare un'altra pole position ed ha vinto la prima gara del weekend, conquistando matematicamente il titolo continentale. Poi lui e Coronel hanno rinunciato alla gara di domenica dell'europeo e sono tornati in aeroporti per rivolare in Cechia, dove domenica Azcona ha chiuso ottavo nella prima sfida (da decimo al via per la griglia invertita) e secondo nell'altra, dopo la partenza dalla prima piazzola della griglia, per via di una sbandata malandrina alla prima chicane che lo ha fatto scavalcare dal poi vincitore Norbert Michelisz. Ora Azcona è terzo nel Mondiale dopo essersi presentato ottavo a Most, ma a Pau dovrà fare un altro fine settimana ultra-sfiancante; in Francia correrà contemporaneamente nel Wtcr e nell'ultima tappa del mondiale elettrico Pure Etcr. Anche lì è terzo in classifica e proverà a vincere un altro titolo. ●

Coppia massima

RICCARDO AGOSTINI E LORENZO FERRARI CON L'AUDI SI AGGIUDICANO LA SERIE SPRINT. ECCO COME

di **Dario Lucchese**

SCARPERIA - Due storie differenti, ma dal lieto fine. Riccardo Agostini e Lorenzo Ferrari al Mugello si sono laureati con Audi Sport Italia campioni della serie Sprint. Per Agostini potrebbe essere il terzo titolo di fila (in realtà si attende ancora la pubblicazione della sentenza del Coni sulla questione 2020), battendo ogni precedente record e allungando il proprio palmares che annovera anche i successi conquistati nell'Italiano F3 (2012), nella Carrera Cup Italia (2015) e nel Lamborghini Super Trofeo Nord America nel 2017, anno in cui ha vinto anche la World Final. Ferrari, 18 anni, alla sua seconda stagione nella serie dopo il debutto del 2019 nella F4 italiana, è indubbiamente uno dei più giovani ad essere riuscito in questa impresa. Il binomio della squadra guidata da Emilio Radaelli e Ferdinando Geri, che arrivava in Toscana con la leadership della classifica e una vittoria, quella ottenuta nel più recente round di Imola che gli era valsa anche il pesante fardello dei 25" di handicap tempo da scontare in gara 1, ha giocato d'astuzia. Dapprima assicurandosi un sesto posto da scartare assieme all'altro risultato utile, come previsto dal regolamento. Quindi, nella seconda gara, ha agguantato un quinto piazzamento, sfruttando anche le disavventure altrui. Niente da fare per Alex Frassineti, con Luca Ghiotto e la Lamborghini di Imperiale Racing, fino all'ultimo in lizza per il successo. Questi ultimi hanno iniziato il weekend con una

doppia pole e in gara 1 sono riusciti ad amministrare dall'inizio alla fine (bandiera rossa a parte, dovuta a una carambola al primo giro che ha eliminato cinque vetture). Peccato che dopo l'arrivo per loro sia arrivata una penalizzazione di cinque secondi, dopo che Ghiotto ha rallentato eccessivamente dietro alla safety car intervenuta nelle fasi finali. Un fuori programma che li ha retrocessi secondi, consegnando all'altra Audi di Daniel Mancinelli e Vito Postiglione il primo successo 2021, anche questo determinante per la conquista del titolo Team. Terza la Ferrari della Af Corse divisa da Simon Mann e Matteo Cressoni, primi della Pro-Am. Quindi l'epilogo di gara 2, che ha chiuso la stagione proprio come era iniziata, ovvero con la vittoria della Mercedes del team Antonelli Motorsport divida da Luca Segù (al suo secondo anno in Gt3) e Bar Baruch, già vittoriosi nell'apertura di Monza. Con la Huracán di Ghiotto davanti nelle battute iniziali, Frassineti dopo le soste ha perso alcune posizioni per via dei 10" da scontare nel pit-stop. Poi l'episodio determinante, con il romano che approfittando di un doppiato ha provato a passare in un sol colpo sia Mancinelli che la Bmw di Stefano Comandini, con il quale ha avuto però un contatto finendo in testacoda e dovendo poi rientrare ai box per sostituire una gomma. In quel momento davanti a tutti si era portata la Honda Nsx che Francesco Massimo De Luca aveva rilevato da Jacopo Guidetti, autore di un ottimo spunto iniziale. Poi a risalire primo è stato Baruch, che a sua volta ha approfittato di un altro doppiato per passare De Luca, che in seguito però è progressivamente scivolato quarto, dietro alla Lambo di Jonathan Cecotto e Peter Perolini e alla Ferrari di Mann e Cressoni, ancora sul podio. A Mann è andato il titolo della sua classe, mentre nella Gt3 Am a laurearsi campione è stato Cuhadaroglu Murat, primo con David Fumanelli in gara 2 dopo che nella prima si era imposta la 488 Gt3 dei compagni di squadra Steve Earle e Niccolò Schirò.

UN'ANNATA DA PROTAGONISTI
Per Agostini e Ferrari è arrivato il titolo al termine di una stagione da protagonisti. In alto a destra, Mancinelli-Postiglione che hanno colto la vittoria in gara-1

GT CUP alla Linossi

IN EXTREMIX FRANCESCA CONQUISTA IL TITOLO. È IL SECONDO TRICOLORE PER LA BRESCIANA

Francesca Linossi ha conquistato in extremis il suo secondo titolo Italiano Gran Turismo ed il primo con una Ferrari. La bresciana, dopo avere vinto la classe Gt3 Pro-Am nel 2019 assieme a Stefano Colombo con la Mercedes del team Antonelli Motorsport, si è imposta tra le Gt Cup portando in alto con Daniel Vebster i colori della Easy Race. Il 19enne pilota svedese, che aveva debuttato nella serie tricolore la scorsa stagione con una Porsche Cayman Gt4, ha completato con la Linossi un equipaggio perfetto, conquistando due vittorie a Misano e Imola e poi un altro successo proprio al Mugello, nella prima delle due gare del weekend. Un successo che ha reso tutto più semplice, nonostante il gioco degli scarti. In gara 2 per loro è stato infatti sufficiente tenersi quanto più lontano possibile dai guai e alla fine è arrivato un secondo piazzamento che li ha definitivamente consacrati campioni. Niente da fare per Luca Demarchi e Nicholas Risitano, che giungevano a questo quarto e conclusivo round in testa alla classifica a pari lunghezze con Linossi e Vebster, settimi in gara 1 con un'altra 488 Challenge della Sr&R dopo avere subito una penalizzazione per un'irregolarità nelle soste e poi terzi nella seconda gara. Un incidente nelle fasi iniziali di gara 1 ha praticamente estromesso dalla volata finale Max Mugelli e Lorenzo Pegoraro (poi impossibilitati a prendere il via della seconda gara), con i due successi messi a segno a Misano con la Lamborghini Huracán Super Trofeo della Best Lap ancora perfettamente in lizza per il titolo. Riflettori puntati anche sui nuovi arrivi Gianmarco Levorato e

Per il 2022 in arrivo novità

SI PENSA A DUE SCHIERAMENTI SEPARATI

Due schieramenti separati. Uno per la Gt3 e l'altro per Gt Cup e Gt4. L'ipotesi di sdoppiare il prossimo anno le gare Sprint, potrebbe prendere valore. Anche alla luce del record delle 42 auto iscritte a Mugello; numero sicuramente molto alto ed in controtendenza, essendo ormai a fine stagione. A dare nuova linfa al Campionato Italiano Gran Turismo sono state le vetture in configurazione trofeo, ben 16 in totale, ovvero appena tre unità in meno rispetto alle Gt3. Non solo Ferrari 488 Challenge e Lamborghini Super Trofeo, ma anche Porsche. Su questo fronte nel 2022 sono attese alcune delle "vecchie" 911 Gt3 Cup protagoniste del monomarca tricolore, che introdurrà il nuovo modello 992 (pur continuando ad ammettere le generazione II in uso dal 2018). Segnali positivi anche dalla Gt4. Il team Ebimotors, dopo avere conquistato il titolo Pro-Am con Mattia Di Giusto, rimane in attesa dell'arrivo della nuova Cayman e anche Autorlando, storicamente legata al marchio di Stoccarda, è praticamente scontato che si confermi al via. Voci del paddock danno infine possibile un nuovo sistema di punteggio, soprattutto per ciò che riguarda i risultati da scartare, che fino a quest'anno sono due nella serie Sprint e una sulle quattro gare totali dell'Endurance. ●

Christian Brunsborg. Il primo, quest'anno protagonista nella Carrera Cup Italia, si è presentato centrando un terzo posto al volante di una vettura della Casa di Stoccarda schierata dallo Tsunami Racing Team; ma ancora meglio il veneto ha fatto in gara 2, mettendo per l'occasione tutti dietro. Bene all'esordio su una Ferrari della Af Corse anche il danese, che nella prima gara ha concluso secondo, mentre una penalizzazione lo ha relegato in seguito quarto. Da segnalare ancora in gara 1 il quarto posto conquistato da Axel Sartingen e Francesco Lopez con la Ferrari della Rs Racing, nella circostanza davanti alla Porsche dei fratelli Carlo e Lino Curti. Un quinto posto in gara 2 per Michele Rugolo, al suo rientro nel Tricolore Gran Turismo in equipaggio col monegasco William Van der Vorm su un'altra Ferrari della Af Corse. ●

GRANDE FINALE
Sopra Cecotto-Perolini giunti secondi in gara-2. A destra Frassinetti e Ghiotti che hanno artigliato la seconda piazza in gara-2. Nell'altra pagina Francesca Linossi a segno in GT Cup in coppia con Daniel Vebster

LE CLASSIFICHE

Gara 1: 1. Mancinelli-Postiglione (Audi R8 Lms Gt3) 24 giri in 50'06''043, alla media di 150,752 km/h (1. Gt3 Pro); 2. Frassineti-Ghiotto (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 4''333; 3. Cressoni-S. Mann (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 6''981 (1. Gt3 Pro-Am); 4. Comandini-Zug (Bmw M6 Gt3) a 12''457; 5. Basz-Greco (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 13''776; 6. Agostini-Ferrari (Audi R8 Lms Gt3) a 15''323; 7. De Luca-Guidetti (Honda Nsx Gt3) a 15''545; 8. Cecotto-Perolini (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 15''615; 9. Hudspeth-Schreiner (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 16''819; 10. Schirò-Earle (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 19''759 (1. Gt3 Am); 11. Leo-Peklin (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 21''674; 12. Cabezas-Zanotti (Honda Nsx Gt3) a 22''205; 13. Di Amato-Naussbaumer (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 25''103; 14. Iacone-Tempesta (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 47''346; 15. Linossi-Vebster (Ferrari 488 Challenge Evo) a 52''389 (1. Gt Cup); 16. Delacour-Sbirrazzuoli (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 1 giro; 17. Brunsborg (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 18. Levorato (Porsche 911 Gt3 Cup) a 1 giro; 19. Lopez-Sartingen (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 20. C. Curti-L. Curti (Porsche 991 Gt3 Cup) a 1 giro; 21. Berton-Riva (Porsche 911 Gt3 Cup) a 1 giro; 22. Demarchi-Risitano (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 23. Fausti-Rosi (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 24. Scheltema (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 25. D. Privitelio-L. Privitelio (Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo) a 1 giro; 26. Rugolo-Van der Vorm (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 27. Di Giusto-Pera (Porsche 718 Cayman) a 1 giro (1. Gt4 Pro-Am); 28. Fascicolo-Neri (Bmw M4 Gt4) a 1 giro (1. Gt4 Am); 29. Bettera-Ferri (Mercedes-Amg Gt4) a 1 giro; 30. Di Fabio-Magnoni (Mercedes-Amg Gt4) a 1 giro; 31. Pitorri-Simonelli (Ferrari 488 Challenge Evo) a 2 giri; 32. Cerati-Ghezzi (Porsche 718 Cayman) a 2 giri; 33. Carboni-Romani (Porsche 718 Cayman) a 2 giri; 34. Baruchelli-Fratti (Porsche 718 Cayman) a 2 giri; 35. Barri-Dionisio (Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo) a 2 giri; 36. La Mazza-Nicolosi (Porsche 911 Gt3 Cup) a 2 giri; 37. Baruch-Segù (Mercedes-Amg Gt3) a 5 giri; 38. Casè-P. Mann (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 6 giri.

Giro più veloce: il 5. di Ghiotto in 1'47''717, alla media di 175,293 km/h.

Gara 2: 1. Baruch-Segù (Mercedes-Amg Gt3) 26 giri in 52'38''918, alla media di 155,411 km/h (1. Gt3 Pro-Am); 2. Cecotto-Perolini (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 0''317; 3. Cressoni-S. Mann (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 8''343; 4. De Luca-Guidetti (Honda Nsx Gt3) a 8''421; 5. Agostini-Ferrari (Audi R8 Lms Gt3) a 12''290 (1. Gt3 Pro); 6. Basz-Greco (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 21''681; 7. Di Amato-Naussbaumer (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 23''137; 8. Frassineti-Ghiotto (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 24''778; 9. Leo-Peklin (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 53''819; 10. Mancinelli-Postiglione (Audi R8 Lms Gt3) a 56''790; 11. Hudspeth-Schreiner (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 1'27''184; 12. Cuhadaroglu-Fumanelli (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 1'29''378 (1. Gt3 Am); 13. Schirò-Earle (Ferrari 488 Gt3 Evo) a 1'32''830; 14. Iacone-Tempesta (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 1'54''563; 15. Levorato (Porsche 911 Gt3 Cup) a 1 giro (1. Gt Cup); 16. Linossi-Vebster (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 17. Demarchi-Risitano (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 18. Brunsborg (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 19. Rugolo-Van der Vorm (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 20. Berton-Riva (Porsche 911 Gt3 Cup) a 1 giro; 21. Fausti-Rosi (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 22. C. Curti-L. Curti (Porsche 991 Gt3 Cup) a 1 giro; 23. Lopez-Sartingen (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 24. Jackson-Hollings (Ferrari 488 Chalenge Evo) a 1 giro; 25. Scheltema (Ferrari 488 Challenge Evo) a 1 giro; 26. Di Giusto-Pera (Porsche 718 Cayman) a 1 giro (1. GT4 Pro-Am); 27. D. Privitelio-L. Privitelio (Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo) a 1 giro; 28. Di Fabio-Magnoni (Mercedes-Amg Gt4) a 2 giri (1. Gt4 Am); 29. Bettera-Ferri (Mercedes-Amg Gt4) a 2 giri; 30. Fascicolo-Neri (Bmw M4 Gt4) a 2 giri; 31. Baruchelli-Fratti (Porsche 718 Cayman) a 2 giri; 32. Carboni-Romani (Porsche 718 Cayman) a 2 giri; 33. Cerati-Ghezzi (Porsche 718 Cayman) a 2 giri; 34. Pitorri-Simonelli (Ferrari 488 Challenge Evo) a 2 giri; 35. Barri-Dionisio (Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo) a 5 giri; 36. La Mazza-Nicolosi (Porsche 911 Gt3 Cup) a 6 giri; 27. Comandini-Zug (Bmw M6 Gt3) a 8 giri.

Giro più veloce: il 10. di Frassineti in 1'47''274, alla media di 176,017 km/h.

Il campionato

Assoluta: 1. Agostini-Ferrari 69 punti; 2. Frassineti 60; 3. Greco 59; 4. Mancinelli-Postiglione 54; 5. Baruch-Segù 53; 6. Ghiotto 51; 7. Crestani 50; 8. Cecotto-Perolini 47; 9. Guidetti-De Luca 46; 10. S. Mann 44.

Gt3 Pro-Am: 1. S. Mann 94 punti; 2. Cecotto-Perolini 89; 3. Guidetti-De Luca 76; 4. Baruch-Segù 72; 5. Schreiner 54; 6. Llarena 44; 7. Middleton 42; 8. Vilander 39; 9. Filippi-Lippi 30.

Gt4 Pro-Am: 1. Di Giusto-Pera 120 punti; 2. Ferri 87; 3. Carboni-Romani 67.

Gt3 Am: 1. Cuhadaroglu 107 punti; 2. Schirò e Zanotti 97; 4. Fumanelli 84; 5. Earle e Iacone-Tempesta 76; 7. Cabezas 74; 8. Casè-P. Mann 49.

Gt4 Am: 1. Di Fabio-Magnoni 110 punti; 2. Fascicolo-Neri 97; 3.Cerati-Ghezzi 91.

Gt Cup: 1. Linossi-Vebster 101 punti; 2. Demarchi-Risitano 72; 3. Mugelli-Pegoraro 65; 4. Berton-Riva 45; 5. Barri-Dionisio e C. Curti 32; 7. L. Curti 23; 8. La Mazza-Nicolosi 21; 9. Pitorri-Simonelli 20.

Saucy è il campione

UNA GRANDISSIMA STAGIONE DA PARTE DI GREGOIRE CONCLUSA CON LA CONQUISTA DI UN TITOLO MERITATISSIMO. ECCO PERCHÉ

di **Mattia Tremolada**

A sorpresa è stato il dominatore della prima metà di stagione, prendendo presto il largo in classifica. La certezza matematica del titolo era ormai solamente una questione di tempo per Gregoire Saucy, che al termine di gara 1 al Mugello è riuscito a chiudere definitivamente i giochi, cogliendo con merito il titolo 2021 della Formula Regional by Alpine. Il cammino del pilota svizzero è stato scandito da otto pole position e otto vittorie, che lo hanno portato a quota 249 punti contro i 161 di Hadrien David, abbastanza per mettere le mani sul campionato con tre gare ancora da disputare. A sorpresa abbiamo detto in apertura, perché Saucy fino alla vigilia della stagione 2021, non aveva mai vinto una gara, anche a causa del percorso atipico che ha avuto. Il pilota di Bassecourt ha infatti debuttato con la Formula Renault 2.0 nel 2016, una monoposto molto difficile per un rookie. Dopo una stagione e mezza si è reso necessario un passo a ritroso in Formula 4, dove nelle due annate disputate sono arrivati solamente due podi. Nel 2020 l'approdo al team ART nella Formula Renault Eurocup, in cui Saucy inizia finalmente ad ingranare, conquistando due podi in una positiva stagione d'esordio. Il 2021 è l'anno della definitiva consacrazione, in cui Gregoire si dimostra quasi imbattibile in qualifica nella prima metà di stagione, sette pole su dieci gare, con l'unica battuta a vuoto di Monaco. Negli ultimi round la squadra francese ha fatto qualche passo indietro, ma Saucy è stato comunque bravo a capitalizzare il potenziale proprio e della vettura, non permettendo mai ai propri inseguitori di riaprire il campionato.
Saucy ha ottenuto un quinto e un terzo posto al Mugello, in un fine settimana dominato in lungo e in largo da Paul Aron, protagonista di una stagione altalenante, a cui ha però dato un deciso scossone al Mugello con due pole position e due vittorie. Il pilota estone non saliva sul gradino più alto del podio dal 2019, quando aveva conquistato due successi nell'ADAC F4 e altrettanti nella Formula 4 Italia, di cui uno proprio al Mugello, un circuito caro ad Aron. In gara 1 il portacolori del team Prema

PROTAGONISTI IN TOSCANA
Sopra Saucy festeggia la conquista del titolo in una serie davvero di altissimo livello. Nell'altra pagina in alto Beganovic, sopra Mini e a destra Aron a segno due volte al Mugello

LE CLASSIFICHE

Mugello, 8-10 ottobre 2021

Gara-1: 1. Aron (Prema) 14 giri in 33'08"940; 2. Belov (G4 Racing) a 0"223; 3. Vidales (Prema) a 1"594; 4. Alatalo (Arden) a 1"980; 5. Saucy (ART) a 2"843; 6. Bortoleto (FA Racing) a 3"266; 7. Delli Guanti (Monolite) a 3"886; 8. Petecof (KIC) a 4"303; 9. Mini (ART) a 4"632; 10. Haverkort (MP Motorsport) a 4"988; 11. Maloney (R-Ace) a 5"306; 12. Hadjar (R-Ace) a 5"360; 13. Cohen (JD Motorsport) a 6"067; 14. Quinn (Arden) a 6"250; 15. Goethe (MP Motorsport) a 6"854; 16. Pasma (ART) a 6"886; 17. Rosso (FA Racing) a 7"107; 18. Pizzi (VAR) a 7"544; 19. Fluxa (VAR) a 8"076; 20. Garfias (Monolite) a 8"721; 21. Barrichello (JD Motorsport) a 9"903; 22. Meguetounif (R-Ace) a 10"622; 23. David (R-Ace) a 10"959; 24. Smith (JD Motorsport) a 11"436; 25. Van't Hoff (MP Motorsport) a 11"925; 26. Gnos (G4 Racing) a 12"423; 27. Duekmedjian (FA Racing) a 12"941; 28. Bardinon (FA Racing) a 13"099; 29. Buhler (R-Ace) a 13"717; 30. Marinangeli (Arden) a 23"626.

Giro più veloce: Michael Belov in 1'44"011.

Gara- 2: 1. Aron (Prema) 16 giri in 29'01"323; 2. Beganovic (Prema) a 0"315; 3. Saucy (ART) a 1"060; 4. Belov (G4 Racing) a 1"153; 5. Colapinto (MP Motorsport) a 1"276; 6. David (R-Ace) a 1"661; 7. Haverkort (MP Motorsport) a 1"764; 8. Bortoleto (FA Racing) a 2"134; 9. Delli Guanti (Monolite) a 2"790; 10.Petecof (KIC) a 2"831; 11. Quinn (Arden) a 3"126; 12. Boya (VAR) a 3"549; 13. Hadjar (R-Ace) a 3"572; 14. Maloney (R-Ace) a 3"904; 15. Vidales (Prema) a 4"305; 16. Alatalo (Arden) a 4"383; 17. Pizzi (VAR) a 4"819; 18. Pasma (ART) a 5"336; 19. Gnos (G4 Racing) a 5"431; 20. Meguetounif (R-Ace) a 5"886; 21. Van't Hoff (MP Motorsport) a 6"037; 22. Barrichello (JD Motorsport) a 6"316; 23. Garfias (Monolite) a 7"024; 24. Fluxa (VAR) a 7"087; 25. Pesce (DR Formula) a 7"795; 26. Gohler (KIC) a 8"435; 27. Smith (JD Motorsport) a 8"503; 28. Marinangeli (Arden) a 8"812; 29. Goethe (MP Motorsport) a 9"385; 30. Ferati (KIC) a 9"698; 31. Bardinon (FA Racing) a 10"368; 32. Buhler (R-Ace) a 10"425; 33. Duekmedjian (FA Racing) a 15"928.

Giro più veloce: Paul Aron in 1'43"285.

Il campionato

1. Saucy 264 punti; 2. Aron 171; 3. David 169; 4. Maloney 149; 5. Colapinto 126; 6. Hadjar 123; 7. Minì 112; 8. Belov 110; 9. Quinn 104; 10. Vidales 101.

ha dovuto vedersela con un tenace Michael Belov, che dalla terza casella della griglia ha subito preso la prima posizione, approfittando anche di una sbavatura del rivale. Aron è però stato bravo ad approfittare della ripartenza dalla safety car, beffando Belov con una bella manovra, che gli è valsa il successo di gara 1. Nella seconda corsa è invece filato tutto liscio per Aron, che ha dominato dalla pole alla bandiera a scacchi sotto gli occhi di Gwen Lagrue, responsabile del programma giovani di casa Mercedes, di cui Aron fa parte dal 2019. L'estone è balzato al secondo posto in campionato, scavalcando David e Zane Maloney, che con il team R-Ace hanno vissuto un weekend complicato. Bene Pietro Delli Guanti, due volte in zona punti con un settimo e un nono posto, mentre Gabriele Minì, nono in gara 1, è stato costretto alla resa nella seconda corsa dalla rottura di un ammortizzatore. ●

Aron doppia firma

NEL ROUND FINALE SVETTA IL PILOTA PREMA

Non è stata una stagione facile per il team Prema, che dopo aver conquistato i titoli team e piloti della Formula Regional European nel 2019 e nel 2020, ha avuto una battuta d'arresto nella stagione inaugurale della Formula Regional by Alpine. La squadra della famiglia Rosin aveva debuttato con pole e vittoria nell'appuntamento di Imola, con un ottimo David Vidales capace di salire subito sul gradino più alto del podio. Nel corso della stagione i piloti Prema hanno avuto qualche difficoltà di troppo in qualifica, conquistando solamente altri cinque podi complessivi, ma al Mugello la musica è cambiata. Oltre alla doppia pole e al doppio successo di Aron, Vidales è salito sul podio di gara 1, mentre Dino Beganovic è stato grande protagonista, facendo segnare il secondo miglior tempo nella prima sessione di qualifica. Al via della prima corsa è però stato colpito da Mari Boya, finendo la propria corsa nella ghiaia. Con una prova di carattere, Beganovic è riuscito a rispondere, assicurandosi la seconda fila della griglia. Uno scatto brillante lo ha portato subito in piazza d'onore alle spalle del compagno Aron e sul traguardo si è così materializzata una bella doppietta targata Prema, nonché il primo podio stagionale e la vittoria tra i rookie per il pilota svedese della Ferrari Driver Academy. ●

Bearman da applausi

UNA STAGIONE DA MATTATORE PER OLIVER CHE CONQUISTA IL TITOLO TRICOLORE. È UNO DEI PROSPETTI PIÙ INTERESSANTI PER IL FUTURO

di Mattia Tremolada

Ha dominato i campionati di Formula 4 Italia, ADAC F4 ed ha brillato anche nelle tre prove della GB3 (ex British F3) a cui ha preso parte. Oliver Bearman difficilmente dimenticherà la stagione 2021, che lo ha visto imporsi con prepotenza sul palcoscenico delle formule minori come uno dei prospetti più interessanti provenienti dal Regno Unito. Nel 2020 il pilota inglese aveva in programma di disputare un'ultima stagione di kart, ma i tempi incoraggianti ottenuti nei primissimi test di Formula 4 lo hanno portato a bruciare le tappe, con l'esordio nel campionato tedesco avvenuto con sole cinque giornate di prove alle spalle. Un numero veramente ridotto rispetto ai col-

Tatuus rinnova fino al 2028

HALO E IL CIRCUITO DI SPA LE GRANDI NOVITÀ DELLA PROSSIMA STAGIONE

Il fine settimana del Mugello ha fatto da cornice a due importanti annunci per la stagione 2022 di Formula 4 Italia. La serie promossa da ACI Sport e WSK ha infatti rinnovato l'accordo tecnico con Tatuus e Autotecnica Motori. Le monoposto della seconda generazione di Formula 4 progettate dalla casa di Concorezzo saranno protagoniste del campionato per le prossime sette stagioni, dal 2022 al 2028, e monteranno nuovamente i propulsori Abarth (4 cilindri turbo da 1370cc per 180cv) preparati da Autotecnica Motori. Per quanto riguarda il calendario, a destare interesse è l'ingresso della tappa di Spa-Francorchamps (in programma il 19 giugno), con l'iconico circuito belga che diventa un vero e proprio valore aggiunto alla serie, andando a rimpiazzare il tracciato di Le Castellet. L'avvio di stagione sarà invece a Imola la seconda settimana di maggio, mentre sono confermati anche le tappe di Misano (5 giugno), Vallelunga (3 luglio), Spielberg (11 settembre), Monza (9 ottobre) e Mugello, che ospiterà l'appuntamento conclusivo nel fine settimana del 23 ottobre. ●

leghi, che ha portato Bearman a mettersi in luce in diverse occasioni e a vincere due corse durante la stagione d'esordio, ma anche a commettere molti errori dettati dall'inesperienza. Bearman ha così deciso di proseguire il proprio apprendistato in F4, approdando alla corte di Van Amersfoort, squadra campione in carica della serie tedesca. Le aspettative su di lui erano alte, ma il 16enne di Chelmsford non ha deluso, conquistando otto pole position e altrettante vittorie nella F4 Italia. Un ruolino di marcia inarrivabile per chiunque, che lo ha portato a mettere matematicamente le mani sul titolo tricolore con un appuntamento d'anticipo, nonostante un fine settimana complicato sui saliscendi del Mugello, in cui non è andato oltre la quarta posizione. Sulla stagione di Bearman pesa solamente la squalifica rimediata nella terza corsa di Imola, quando un componente del suo motore è stato trovato fuori regolamento, portando all'esclusione del pilota inglese dalla gara. Bearman però ha prontamente reagito, imponendosi nella prova successiva di Spielberg. Niente da fare dunque per gli inseguitori, capitanati da Tim Tramnitz, a sua volta protagonista di un appuntamento difficile dopo la doppietta firmata al Red Bull Ring. A mettersi in luce in Toscana sono stati i due Joshua, Dufek e Durksen, che hanno ottenuto la propria prima vittoria stagionale. Il pilota svizzero di Van Amersfoort ha conquistato tutte e tre le pole position in palio nelle qualifiche, imponendosi nella seconda corsa. A Durksen sono invece andate le altre due manche, con un bel sorpasso ai danni proprio di Dufek nel finale di gara 1. La corsa conclusiva ha invece visto il paraguaiano di Mucke involarsi in solitaria verso la vittoria, mentre Sebastian Montoya ha colpito Dufek, mettendolo fuori gioco. Leonardo Fornaroli, due volte in prima fila, ha così chiuso in seconda posizione in gara 3, rimediando ad un tentativo di sorpasso coraggioso nella corsa inaugurale, in cui aveva riportato la rottura dell'ala anteriore. In evidenza anche Francesco Braschi, sesto in rimonta dalla settima fila nella manche finale. Doppio podio tra i rookie per Andrea Kimi Antonelli, beffato da Lorenzo Patrese al photofinish in gara 2 al termine di un appassionante duello tra i due rookie. ●

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
A sinistra Oliver Bearman grande protagonista della stagione tricolore di F.4. In basso a sinistra nell'altra pagina Durksen andato a segno due volte al Mugello. A destra Dufek che ha messo la sua firma in gara-2 e sotto Antonelli

LE CLASSIFICHE

Mugello, 8-10 ottobre 2021

Gara-1: 1. Durksen (Mucke) 16 giri in 33'27''209; 2. Dufek (VAR) a 1''125; 3. Montoya (Prema) a 3''202; 4. Bearman (VAR) a 8''144; 5. Bedrin (VAR) a 8''728; 6. Smal (Prema) a 9''108; 7. Tramnitz (US Racing) a 10''634; 8. Ramos (Jenzer) a 11''639; 9. Laursen (Prema) a 13''305; 10. Antonelli (Prema) a 13''786; 11. Braschi (Jenzer) a 15''200; 12. Wisnicki (Jenzer) a 19''522; 13. Patrese (AKM) a 19''965; 14. Zuniga (Mucke) a 20''484; 15. Valint (VAR) a 20''588; 16. Simonazzi (BVM) a 20''891; 17. Sztuka (Iron Lynx) a 21''310; 18. Gray (BVM) a 25''304; 19. Bizzotto (BVM) a 25''565; 20. Weug (Iron Lynx) a 26''490; 21. Perino (US Racing) a 26''594; 22. Ried (Mucke) a 29''270; 23. Armanni (Iron Lynx) a 29''460; 24. Baptiste (Cram) a 30''447; 25. Garciarce (Jenzer) a 30''847.

Giro più veloce: Joshua Durksen in 1'48''530.

Gara-2: 1. Dufek (VAR) 16 giri in 32'31''296; 2. Montoya (Prema) a 0''667; 3. Smal (Prema) a 1''515; 4. Durksen (Mucke) a 3''766; 5. Tramnitz (US Racing) a 4''136; 6. Bedrin (VAR) a 4''599; 7. Bearman (VAR) a 5''365; 8. Fornaroli (Iron Lynx) a 5''547; 9. Patrese (AKM) a 7''496; 10. Antonelli (Prema) a 7''514; 11. Zuniga (Mucke) a 9''237; 12. Revesz (AKM) a 9''990; 13. Laursen (Prema) a 15''588; 14. Wisnicki (Jenzer) a 17''302; 15. Al Qubaisi (Prema) a 17''638; 16. Perino (US Racing) a 18''143; 17. Weug (Iron Lynx) a 23''383; 18. Simonazzi (BVM) a 24''040; 19. Baptiste (Cram) a 24''673; 20. Bizzotto (BVM) a 27''840; 21. Gray (BVM) a 27''964; 22. Sztuka (Iron Lynx) a 29''419; 23. Garciarce (Jenzer) a 29''513; 24. Armanni (Iron Lynx) a 1'30''265; 25. Ben (Jenzer) a 2'36''648; 26. Valint (VAR) a 1 giro; 27. Ried (Mucke) a 1 giro.

Giro più veloce: Joshua Dufek in 1'49''457.

Gara-3: 1. Durksen (Mucke) 18 giri in 33'07''874; 2. Fornaroli (Iron Lynx) a 7''205; 3. Bedrin (VAR) a 9''620; 4. Smal (Prema) a 11''766; 5. Ramos (Jenzer) a 11''859; 6. Braschi (Jenzer) a 12''131; 7. Wisnicki (Jenzer) a 17''203; 8. Zuniga (Mucke) a 17''534; 9. Tramnitz (US Racing) a 18''844; 10. Bearman (VAR) a 22''106; 11. Laursen (Prema) a 23''084; 12. Valint (VAR) a 23''931; 13. Antonelli (Prema) a 24''147; 14. Revesz (AKM) a 24''218; 15. Simonazzi (BVM) a 25''261; 16. Bizzotto (BVM) a 25''424; 17. Al Qubaisi (Prema) a 26''320; 18. Sztuka (Iron Lynx) a 27''191; 19. Armanni (Iron Lynx) a 28''258; 20. Ried (Mucke) a 28''713; 21. Gray (BVM) a 33''746; 22. Weug (Iron Lynx) a 34''310; 23. Garciarce (Jenzer) a 34''660; 24. Perino (US Racing) a 36''757; 25. Baptiste (Cram) a 54''327; 26. Patrese (AKM) a 1 giro; 27. Ben (Jenzer) a 1 giro; 28. Montoya (Prema) a 3 giri.

Giro più veloce: Leonardo Fornaroli in 1'49''217.

Il campionato

1. Bearman 280; 2. Tramnitz 202; 3. Fornaroli 179; 4. Montoya 166; 5. Smal 164; 6. Dufek 148; 7. Durksen 136; 8. Bedrin 102; 9. Laursen 50; 10. Lomko 37.

Buri si prende il titolo

IN UN FINALE APERTO E ALL'INSEGNA DEL MASSIMO EQUILIBRIO È IL FINLANDESE A SVETTARE E A CHIUDERE I GIOCHI NEL TRICOLORE

di **Dario Lucchese**

CHE BATTAGLIA!
Sopra e in alto a destra nell'altra pagina Buri. Sotto il crash di Brigliadori. Sopra a destra il vincitore di gara-2 Ceccon e Tavano

SCARPERIA - Finale a cinque e massimo equilibrio alla vigilia del conclusivo appuntamento del Tcr Italy, che al Mugello ha assegnato il titolo ad Antti Buri solo nell'ultima gara del calendario. Il finlandese del team Target Competition ha interrotto con la Hyundai i30 N l'egemonia di Salvatore Tavano, campione delle ultime tre edizioni con la Cupra Sequenziale e poi con la Leon Competicion della Scuderia del Girasole. Il siciliano si è difeso con le unghia, ma il terzo e il quarto posto conquistati sui saliscendi toscani dopo una qualifica difficile che lo aveva visto ottenere il nono tempo, non gli hanno permesso di conservare lo scettro. Anzi, a fare meglio nella circostanza è stato Kevin Ceccon, a segno nella seconda gara con l'altra Hyundai dell'Aggressive Team. Il lombardo ha calato il poker di vittorie, dividendosi i due successi del weekend con lo stesso Buri (in pole e poi davanti a tutti in gara 1) e chiudendo con un solo punto in meno rispetto allo scandinavo. Altra storia per Nicola Baldan. Il campione 2017, al suo rientro nella serie tricolore, aveva vinto il reclamo per la penalizzazione a seguito di un taglio di variante che gli aveva tolto il secondo posto nella seconda gara del precedente round di Imola. Questo aveva permesso al veneto, compagno di squadra di Buri, di giungere al Mugello nelle vesti di leader con 307 punti contro i 297 di Tavano. Ma la ruota per lui ha girato nel senso sbagliato. Quinto tempo nelle prove ufficiali e quinto posto in gara 1. Quindi l'incidente con Eric Brigliadori al pronti-via di gara 2, che lo ha immediatamente eliminato. A proposito di Brigliatori, per il giovane romagnolo della Bf Motorsport le speranze erano davvero esigue; eppure il fine settimana del Mugello per il vicecampione 2020 era iniziato con il terzo responso ottenuto in qualifica con la sua Audi Rs3 Lms alle spalle di Ceccon, prendendo subito dopo una piega negativa con il settimo piazzamento rimediato in gara 1. A lui la consolazione del secondo titolo di fila della Under 25. Ma ritornando a Buri, il finlandese ha dimostrato di essere sempre veloce e corretto. Nella prima gara si è subito involato al comando e, nonostante una doppia safety car, è rimasto davanti dall'inizio alla fine. Bene nella circostanza l'austriaco Sandro Soubek, risalito progressivamente secondo con un'altra

CLASSIFICHE

Gara 1: 1. Buri (Hyundai i30 N Tcr) 15 giri in 34'59''688, alla media di 134,891 km/h; 2. Soubek (Audi Rs3 Lms) a 0''558; 3. Tavano (Cupra Leon Competicion) a 1''059; 4. Ceccon (Hyundai i30 N Tcr) a 1''759; 5. Baldan (Hyundai i30 N Tcr) a 2''222; 6. Imberti (Cupra Leon Tcr) a 2''673; 7. Brigliadori (Audi Rs3 Lms Tcr) a 2''947; 8. Gurrieri (Cupra Leon Tcr) a 4''060; 9. Di Mare (Cupra Tcr Dsg) a 4''379 (1. Dsg); 10. Antonello (Hyundai i30N Tcr) a 4''853; 11. Paolino (Cupra Leon Competicion) a 6''292; 12. Poloni (Audi Rs3 Lms) a 28''506; 13. Butti (Volkswagen Golf Gti) a 37''904; 14. Guida (Cupra Leon Competicion) a 38''250; 15. Babuin (Cupra Tcr Dsg) a 2 giri; 16. Iannotta (Honda Civic) a 3 giri.
Giro più veloce: il 6. di Iannotta in 1'57''382, alla media di 160,859 km/h.
Gara 2: 1. Ceccon (Hyundai i30 N Tcr) 14 giri in 32'27''695, alla media di 135,724 km/h; 2. Buri (Hyundai i30 N Tcr) a 1''335; 3. Imberti (Cupra Leon Tcr) a 2''404; 4. Tavano (Cupra Leon Competicion) a 3''643; 5. Poloni (Audi Rs3 Lms) a 5''606; 6. Volt (Honda Civic Type R) a 7''742; 7. Soubek (Audi Rs3 Lms) a 10''785; 8. Butti (Volkswagen Golf Gti) a 16''200 (1. Dsg); 9. Di Mare (Cupra Tcr Dsg) a 18''136; 10. Romagnoli (Cupra Leon Tcr) a 23''553; 11. Paolino (Cupra Leon Competicion) a 29''603; 12. Iannotta (Honda Civic) a 36''915; 13. Guida (Cupra Leon Competicion) a 45''580; 14. Gurrieri (Cupra Leon Tcr) a 1 giro; 15. Babuin (Cupra Tcr Dsg) a 5 giri.
Giro più veloce: l'11. di Buri in 1'57''824, alla media di 160,256 km/h.

Audi, mentre Tavano ha appunto completato il podio. Decisamente movimentata la seconda gara, che ha avuto numerosi protagonisti. Da Matteo Poloni, in pole per l'inversione dei primi otto delle qualifiche e alla fine buon quinto sempre con un'Audi, a Michele Imberti, leader fino al penultimo giro e poi costretto ad arrendersi anche a Ceccon, scivolando terzo davanti a Tavano. Grintoso (forse un po' troppo) Ruben Volt, che ha centrato un sesto piazzamento, con Soubek questa volta settimo. Anche in questa circostanza due le safety car, una per l'incidente iniziale tra Baldan e Brigliadori e l'altra per l'uscita di pista della Hyundai di Fabio Antonello. ●

Babuin re Dsg

AL TERMINE DI UNA STAGIONE PERFETTA

È stato sufficiente il terzo posto conquistato nella prima delle due gare del Mugello, a consegnare matematicamente il titolo di campione italiano Tcr Dsg a Denis Babuin. Il pilota della Bolza Corse è stato protagonista di una stagione perfetta, che lo ha visto centrare con la sua Cupra sette vittorie nei primi quattro doppi appuntamenti, incassando uno zero ed un ulteriore successo nel più recente round di Imola. Un ritmo sostenuto, che gli ha permesso in Toscana di amministrare il suo vantaggio nei confronti di Sabatino Di Mare, il quale alla vigilia del conclusivo round era di 49 punti. Il suo rivale della Scuderia Vesuvio ha provato a non mollare fino all'ultimo, vincendo con una vettura gemella gara 1 e conquistando poi un secondo posto di classe alle spalle di Marco Butti, che ha ottenuto a sua volta l'ultimo successo della stagione con la Volkswagen Golf del team Elite Motorsport, dopo avere agguantato anche un secondo posto. Finale in parte rovinato invece per lo stesso Babuin, sempre nella seconda gara costretto ad arrestarsi a cinque giri dal termine per un problema tecnico, ma classificatosi ancora una volta terzo. ●

Sandrucci fa festa

IL PRIMO CAMPIONE DEL MONOMARCA DELLA CASA BAVARESE È IL VITERBESE CHE CENTRA UNA DOPPIETTA IN TOSCANA

di **Dario Lucchese**

SCARPERIA - Gustavo Sandrucci è il primo campione della Bmw M2 Cs Racing Cup Italy. Nell'ultimo appuntamento del Mugello, il viterbese della Progetto E20 Motorsport by L'Automobile ha festeggiato tre volte, centrando in gara 1 la sua quarta vittoria ed il titolo e poi andando a segno anche nella seconda gara, dopo un arrivo al foto finish con Gigi Ferrara. Un titolo che lo consacra nell'olimpo dei monomarca, essendo per lui il quinto consecutivo ottenuto in tre serie differenti. Campione 2017 della Clio Cup Italia, dal 2018 al 2020 Sandrucci è stato re del Mini Challenge tricolore con Melatini Racing. Quindi una nuova sfida: il passaggio alla trazione posteriore, inedita vettura e team. Un team, quello guidato da Andrea Corinaldesi, in cui ha trovato un ambiente familiare ed il supporto necessario per fare bene e subito. La classe non è acqua per il laziale (41 anni), già nel 2001 campione della propria classe nel Civt con una Rover. Sandrucci ha chiuso i conti sabato, quando si è reso protagonista di una partenza straordinaria che lo ha visto avviarsi quarto per sbucare davanti a tutti all'uscita della San Donato. Subito fuori con una sospensione danneggiata per un contatto con Jody Vullo, il suo compagno di squadra Alessandro Brigatti, quest'anno in pole per la quarta volta. Ma soprattutto fuori dai giochi Luigi Ferrara, l'unico che avrebbe potuto impensierire lo stesso Sandrucci, costretto ai box dopo essere partito in terza fila con la vettura della V-Action by Nanni Nember. Marco Zanasi e lo stesso Vullo hanno completato il podio dopo una safety car finale. In gara 2 Ferrara ha bruciato tutti al via, lottando dapprima con Marco Zanasi. Quest'ultimo ha dato poi vita a un bel duello con Sandrucci. Quindi una safety car e il viterbese che si è avvicinato a Ferrara, affiancandolo all'uscita dell'ultima curva e chiudendo davanti per 13 millesimi, con Zanasi terzo. Due volte quarto Filippo Maria Zanin. Settimo Siegfried Stohr, autore di una rimonta dalla nona posizione. Il riminese è tornato in pista con i colori di Guidare Pilotare by Autovanti dopo 31 anni dall'ultima volta, il giorno stesso in cui ha spento 69 candeline. «*Lo avevo promesso agli organizzatori della serie*», ha spiegato Stohr. Dopo la F.1 con l'Arrows nel 1981, soltanto qualche apparizione per lui. Una nel 1989 nel Superturismo con una Bmw M6 di Rafanelli e poi nel '90 nell'Italiano Prototipi al volante di una Giada-Alfa Romeo 2500. Quest'anno l'impegno, per la prima volta, con un proprio team.

FERRARA E ZANASI IN EVIDENZA
Sopra Sandrucci due volte a segno al Mugello, a fianco Ferrara e Zanasi che si sono divisi la seconda piazza nell'ultimo appuntamento del monomarca

Bagnasco chiude i giochi

IL SAMMARINESE CONQUISTA LA VITTORIA DEL MONOMARCA. ATTIANESE VINCE LE ULTIME DUE SFIDE DELLA SERIE

di **Dario Lucchese**

SCARPERIA - Nuova vettura, quella che debutterà nel 2022, esposta per la prima volta nel paddock del Mugello, vecchio (si fa per dire) campione. In Toscana a conquistare il titolo Pro del Mini Challenge Italia, nell'ultimo appuntamento della stagione, è stato Ugo Federico Bagnasco. Ventitrè anni, figlio di Vittorio e Marilena Meloni e nipote di Walter, il sammarinese della Ac Racing Technology, erede di una dinastia da corsa, aveva già vinto la Lite nel 2018 per poi rimanere fermo una stagione e rientrare nel 2020 sempre nel raggruppamento riservato alle John Cooper Works di "classe B". Quest'anno il debutto nella categoria superiore, condito da sei vittorie (due conquistate proprio al Mugello lo scorso luglio), e quattro pole position; inclusa quella ottenuta in Toscana, grazie alla penalizzazione del suo diretto rivale Luca Attianese, il più veloce nella qualifica. Il pilota della Progetto E20 Motorsport, ha concluso il campionato in bellezza, con una doppia affermazione ed il secondo posto in classifica. Nonostante si sia visto retrocedere quarto sullo schieramento per non avere rispettato una bandiera rossa nelle prove ufficiali. Ma un errore dello stesso Bagnasco nei primi giri di gara 1, quando ha compiuto un'escursione sulla ghiaia della Casanova-Savelli, gli ha consentito di ritornare davanti a tutti andando a prendersi un meritato successo. Tutto inutile, dal momento che Bagnasco gli è finito nella scia, facendo segnare il giro più veloce, ottenendo il secondo posto finale e quei punti utili a chiudere i giochi ancora prima della seconda gara del weekend. Per Attianese si è trattato del suo terzo centro dopo quelli di Imola e Vallelunga. Quindi il bis in gara 2, quando ha concluso davanti a Andrea Palazzo e Andrea Tronconi. Bene anche Roberto Gentili, che nella prima gara aveva completato il podio. Nella Lite, con il titolo già assegnato nel precedente round di Vallelunga a Federico Casoli (assente in questa occasione), doppio successo di Edoardo Maccari, autore di un bel duello con Enrico Pillon che è giunto due volte secondo. Un terzo posto nell'ordine per Tommaso Roveda e Selina Prant, quest'ultima capottatasi nelle qualifiche. In gara 2 miglior settimo posto della guest star Charles Cooper, al via con la vettura numero 60 per celebrare gli anni di collaborazione della sua famiglia con il marchio Mini. Adesso si guarda al prossimo anno, quando la serie si farà in tre. Tre saranno difatti le classi, con Pro e Lite affiancate dalla Mini Jcw Challenge Evo spinta da un motore ancora più performante; un 2 litri twin power tubo di 306 cv, dotata di cambio sequenziale a sei rapporti. ●

STAGIONE AL TOP
Ugo Federico Bagnasco, sammarinese, 23 anni ha conquistato il titolo Pro del Mini Challenge Italia, nell'ultimo appuntamento della stagione

Catalunya primo vero match ball

OGIER E LA TOYOTA POSSONO CHIUDERE I GIOCHI NELLA CORSA AI TITOLI IRIDATI NEL PROSSIMO WEEK END SULLE STRADE DEL SUD DELLA SPAGNA

LA MANI SUL TITOLO
Con 24 punti di vantaggio sul compagno di squadra Evans (in apertura in azione in Finlandia dove ha vinto), Ogier si presenta al via del penultimo atto del Mondiale Rally 2021 con ottime chance di chiudere i giochi. Per vincere l'ottavo titolo deve marcare sei punti in più di Elfyn

di Marco Giordo

Il primo vero match ball del mondiale 2021 sarà servito a Salou: Sèbastien Ogier e la Toyota possono infatti laurearsi campioni del mondo questo fine settimana in Catalogna sul lungomare più famoso della Costa Daurada. Il mondiale dopo la Finlandia, a due gare dalla fine, ha già messo in chiaro il suo primo verdetto: solo Evans con i suoi 24 punti di svantaggio è l'unico tra i piloti in grado ancora di battere matematicamente Ogier. Sarebbe però un fatto davvero clamoroso, perché il campione transalpino a questo punto sembra avere già in tasca il suo ottavo titolo mondiale, anche perché francamente può essere solo lui a perderlo. Per chiudere i giochi a Sébastien basta marcare in Spagna sei punti più del suo rivale gallese, ma per farcela il driver di Gap deve correre come sa, andando al massimo e senza fare troppi calcoli pensando al campionato. Come ha fatto da Ypres in poi, deludendo francamente un po' tutti. «*In Finlandia se guidi al massimo senza pensare vinci, altrimenti perdi solo secondi preziosi* – così ha commentato Jari-Matti Latvala ad Jyvaskyla –. *Ecco perché un grande campione come Ogier, che ha corso pensando soprattutto al campionato, ha perso oltre un minuto in classifica*». Vedremo ora se il campionissimo di Gap sugli asfalti catalani dimostrerà di aver capito la lezione, dando finalmente fiato ai cavalli della sua Yaris. Passando al mondiale marche, anche la Toyota ha il titolo a portata di mano, visto che il vantaggio sulla Hyundai è aumentato in Finlandia a 61 punti. Ai giapponesi basta finire la gara iberica con 52 punti di vantaggio sui coreani per rivincere dopo tre anni il mondiale marche, regalando ad Akio Toyoda una doppietta che manca alla casa nipponica addirittura dal 1994, cioè dai tempi di Auriol e Kankkunen. Alla roulette di Salou c'è da aspettarsi di tutto in una gara che dopo dieci edizioni in configurazione mista, dal 2010 al 2019, torna ad essere tutta su asfalto. Molti punteranno sul numero 6 di Dani Sordo, vedremo se lo spagnolo della Hyundai riuscirà finalmente ad essere profeta in patria, anche se la gara si preannuncia davvero apertissima, visto che sia Ogier, che Evans e Rovanpera vanno forte sull'asfalto e che Tanak e Neuville, che in Spagna ha vinto due anni fa, non scherzano. Domenica sera ne sapremo di più. Nel frattempo la Hyundai lo scorso fine settimana era in Gallura e a Tergu per provare la nuova vettura ibrida con i suoi piloti ufficiali. La nuova i20 ha destato un'ottima impressione, e non poteva essere diversamente visto che Adamo e i suoi sanno lavorare bene. Il 2022 è dunque sempre più alle porte, e tra tre mesi scopriremo in gara a Montecarlo quanto andranno forte queste nuove vetture. Stay tuned.

73 al via

Sono ben 73 gli equipaggi iscritti al prossimo Rally Catalunya con la Toyota che schiererà al via ben 4 Yaris Wrc Plus, tre affidate ai piloti ufficiali Ogier, Evans e Rovanpera e l'altra a Katsuta. Sulla terza Hyundai i20 ci sarà Dani Sordo e Oliver Solberg sarà invece in gara sulla Hyundai Wrc Plus della 2C Compétition, mentre Pilouis Loubet è stato investi-

to a Parigi da una macchina e a causa delle fratture riportate ad una gamba è stato costretto ad alzare bandiera bianca sino a fine stagione. Al suo posto correrà l'ex campione Junior Nils Solans navigato dall'esperto Marc Martì, un equipaggio tutto catalano in gara su una Plus. Adrien Fourmaux sarà della partita sulla seconda Fiesta ufficiale della MSport, mentre Teemu Suninen che ha di recente rescisso il suo contratto con la MSport, sarà invece in gara nel Wrc 2 su una Hyundai i20 Rally 2. Occhio a Kajetanowicz che nel Wrc 3 tenterà il sorpasso su Rossel che stavolta non corre, mentre sono quattro gli equipaggi italiani iscritti, vale a dire Miele-Beltrame (Skoda Fabia Evo) iscritti al Wrc 3, Zucconi-Zanini (Peugeot 208), Raviglione-Torricelli (Renault Clio RS) e Peruzzo-Terrassan (Renault Twingo).

HYUNDAI PUNTA FORTE SU SORDO

Cerca assolutamente una vittoria la Hyundai per rimandare a Monza l'assegnazione del Mondiale Costruttori. E si attende tanto da Dani Sordo chiamato ad esaltarsi sulle strade di casa

17 le speciali in programma

280 km cronometrati suddivisi in 17 prove speciali: questo l'identikit dell'edizione numero 56 del Rally Catalunya Costa Daurada. È stato confermato il parco assistenza nella location di Port Aventura alla periferia di Salou che sarà chiuso al pubblico, mentre l'accesso sulle speciali sarà consentito agli spettatori secondo gli ultimi dettami del governo spagnolo e della Generalitat de Catalunya. Al momento la capienza dovrebbe essere pari al 70%. «*In questa edizione 2021 della gara sono come sempre tre le tappe in programma* – ha commentato Jordi Barrabés, neodirettore dell'Area Sportiva del RACC, al posto del fresco di pensione Aman Barfull, una vera icona del rallismo catalano –. *Stavolta il rally sarà tutto su asfalto, cosa che non succedeva dal 2009, perché l'anno dopo il percorso diventò misto sino all'ultima edizione disputata nel 2019. E così ci saranno alcune novità e degli importanti ritorni, come lo shakedown che sarà ospitato come nel 2009 sui 4,31 km del Coll de la Teixeta giovedì 13 ottobre. Poi venerdì 14 ci sarà la prima tappa con 112,02 km cronometrati che presenta tre speciali ripetute due volte. Si inizia con la prova di Vilaplana (20 km), seguita dalla grande novità di una speciale totalmente inedita per tutti, quella di La Granadella (21,80 km) che potrebbe riservare tante sorprese, per terminare con il crono di Riba-roja (14,21 km). La seconda tappa di sabato 117,54 km cronometrati è simile a quelle delle due ultime edizioni e prevede 7 speciali, cioè quelle di Savallà (14,08 km), Querol (18,17 km) che ha un tratto nuovo a metà, e El Montmell (24,40 km) da ripetersi due volte, a cui si aggiungerà a fine giornata il classico crono cittadino di Salou di 2,24 km. Il rally si concluderà domenica 17 ottobre con la terza tappa lunga 50,90 km cronometrati, composta da 4 crono, vale a dire quelli ripetuti due volte di Riudecanyes (16,35 km) che non si disputava dal 2017 così come il crono di Santa Marina (9,10 km), che torna ad essere la power stage finale. In pratica sarà un percorso in cui manca la super speciale di Barcellona, che per motivazioni legate al Covid abbiamo preferito non proporre perché poteva essere a rischio sino all'ultimo momento la presenza del pubblico. La gara dunque si svilupperà tutta nel sud della Catalogna nella provincia di Tarragona. Non ci sarà poi ancora la speciale di El Molar perché la zona della Comarca di El Priorat è Patrimonio dell'Unesco, e non ha autorizzato neanche stavolta il passaggio del rally su quelle strade. Solo nove mesi fa disputare questa gara era quasi impensabile, oggi siamo pronti insieme a 3.000 persone tra dipendenti del RACC (Reial Automobil Club de Catalunya) e volontari per far disputare questa 56ª edizione, in cui sarò anche per la prima volta il direttore di gara dopo tanti anni al fianco di Aman Barfull con Marina Dunach, che è stata anche lei per tanti anni al fianco di Aman, che sarà la mia vice*». ●

> **SOLO SE OGIER SI RITIRASSE TUTTO SAREBBE DI NUOVO APERTO. MA NON È QUELLO CHE DESIDERO E MI PREOCCUPO SOLO DELLA NOSTRA PRESTAZIONE NEI PROSSIMI DUE RALLY**
> ELFYN EVANS

LE DICHIARAZIONI DEI DUE PRETENDENTI AL TITOLO PILOTI 2021

Ogier ed Evans vigilia di parole

Sébastien Ogier: «*Ovviamente speravamo in un risultato migliore in Finlandia, ma la gara è andata male per noi fin dall'inizio. Il venerdì, poi il sabato mattina, la nostra prestazione è stata carente. Naturalmente ciò era in parte dovuto al fatto che stavamo aprendo la strada il primo giorno, ma questo non ha spiegato tutto. Non ero abbastanza veloce, non mi sentivo abbastanza a mio agio in macchina, mentre in un rally così unico come questo hai assolutamente bisogno di un buon feeling per poter guidare al limite. A metà tappa sabato abbiamo avuto la conferma che c'era un problema di assetto. Abbiamo deciso di provare regolazioni simili a quelle utilizzate da Elfyn e da lì in poi la macchina si è rivelata più facile da guidare e sono stato in grado di essere più veloce. In classifica, però, il danno era fatto visto che non potevamo chiudere tra i primi quattro. Ci rimaneva un solo obiettivo, quello di andare a prendere punti aggiuntivi nella power stage, ma purtroppo non è andata come speravamo. Dopo l'impatto di una pietra sulla slitta, il motore ha subito una perdita di potenza per buona parte della speciale conclusiva. Le nostre possibilità di fare un buon tempo sono svanite e così ci siamo dovuti accontentare dei punti del quinto posto finale. Mi è dispiaciuto non aver potuto lottare per la vittoria nella power stage, perché volevo dare tutto per finire nel miglior modo possibile quest'ultimo rally sullo sterrato con le Wrc Plus. Abbiamo ora ancora due rally su asfalto per sfruttare al meglio questa incredibile generazione di vetture, non vedo l'ora di essere in Spagna. Non vedo infatti l'ora di correre, perché a Salou sarà questa la prima volta dopo tanti mesi che non saremo penalizzati dal fatto di essere primi al via, e francamente la cosa ci aiuterà. I dieci punti arrivati in Finlandia non sono molti, ma sono comunque sempre importanti in ottica campionato. Congratulazioni a Elfyn e Scott per la loro magnifica vittoria, ora abbiamo la certezza che un pilota Toyota sarà campione del mondo quest'anno e anche il titolo costruttori è lì a portata di mano. Da parte mia statene certi che farò del mio meglio e darò il massimo per chiudere positivamente le prossime due gare*».

Elfyn Evans: «*Tutto funzionava perfettamente nella mia Yaris e così ho potuto attaccare e vincere in Finlandia, portando a casa anche i cinque punti della power stage. Penso che noi piloti siamo stati tutti abbastanza fortunati a poter guidare le Wrc Plus in questi anni, non so se avremo mai più un Rally di Finlandia come questo con così tanta aerodinamica a nostra disposizione. Il campionato piloti per me si è decisamente mosso nella giusta direzione, ma è ancora un obbiettivo molto, molto lontano. Sapevamo che era un'occasione molto remota dopo la Grecia e non è che non lo sia ora. Non ci resta dunque che andare al massimo nelle prossime due gare che sono rimaste in calendario ed ottenere il miglior risultato possibile. Al campionato piloti francamente non ci penso molto a dire il vero. Dopo la Grecia era solo una possibilità matematica per me che ora è diventata leggermente più realistica. Solo se Séb si ritirasse tutto sarebbe di nuovo aperto. Ma non è quello che desidero, e tutto ciò di cui possiamo preoccuparci è della nostra prestazione nei prossimi due rally*». ●

Ingrassia si ritira a fine anno

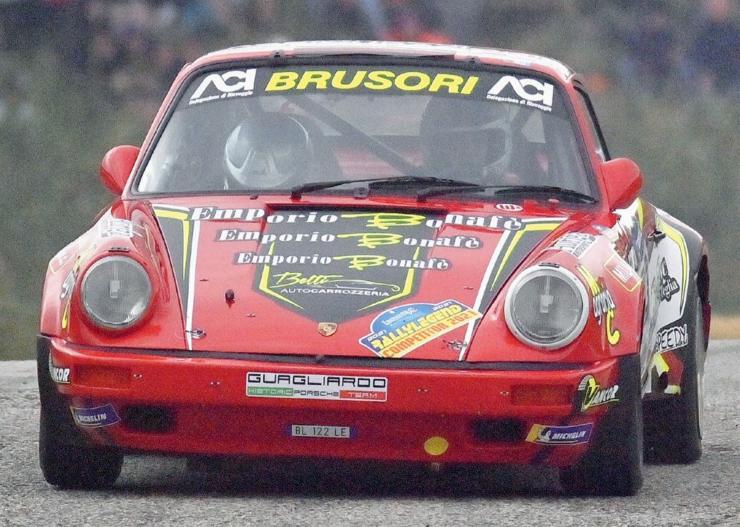
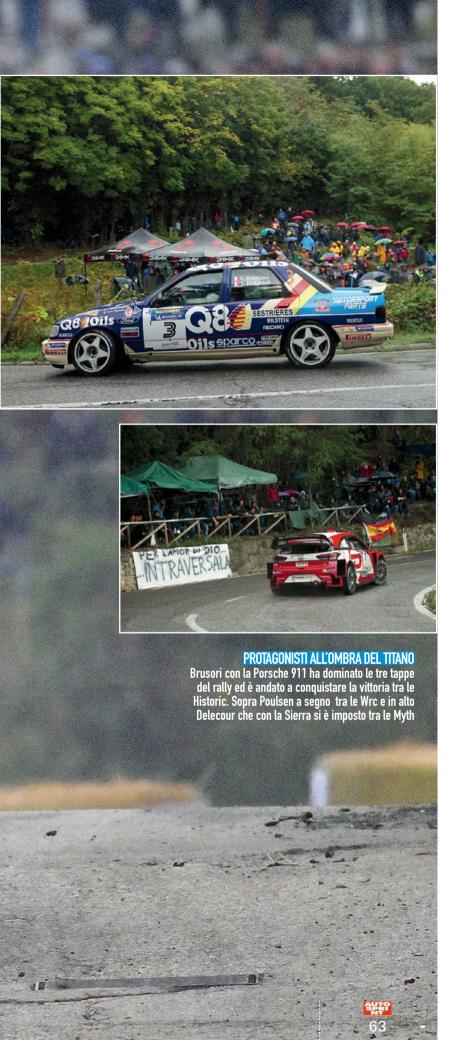
IL NAVIGATORE DI OGIER APPENDE IL CASCO AL CHIODO

Julien Ingrassia giovedì scorso ha annunciato che dopo vent'anni passati sul sediolo di destra a leggere le note, ha deciso che a fine stagione appenderà il casco al chiodo. Il navigatore provenzale di origini siciliane era da tempo che ci pensava su, e presto ci spiegherà cosa farà in futuro. Francamente non lo vediamo fuori dal mondo dei rally che sono tutta la sua vita, e gli hanno regalato la bellezza di 7 (quasi 8) titoli mondiali. Come poi già anticipato da AS le tre squadre ufficiali hanno finalmente ufficializzato le nuove line-up della prossima stagione. La Toyota ha annunciato che ha messo sotto contratto per il 2022 Evans e Rovanpera, mentre sulla terza Yaris ibrida in quattro gare da decidersi (l'unica certa al momento è Montecarlo) ci sarà ancora Ogier, navigato da Benjamin Veillas che lo ha già accompagnato spesso nei test, con Esapekka Lappi che correrà su una terza Yaris le altre prove. La Ford MSport ha poi presentato Craig Breen come pilota ufficiale per due stagioni, un gradito ritorno al passato per l'irlandese che affiancherà Adrien Fourmaux. Wilson dovrebbe poi affidare la terza Puma ibrida in cinque o sei gare grazie anche allo sponsor Red Bull a Sébastien Loeb, che ha già provato la nuova Rally1 a Cockermouth a fine luglio. Di sicuro il nove volte campione del mondo non correrà il Rally di Montecarlo, vista la concomitanza con la Dakar. Nelle altre gare sarà facile vedere al via sulla terza Puma Gus Greensmith, che ha di recente provato la nuova vettura ibrida in Sardegna. Giochi fatti per il 2022 anche in casa Hyundai, la squadra di Andrea Adamo ha già da tempo confermato Ott Tanak e Thierry Neuville, mentre sulla terza i20 ibrida ufficiale si alterneranno l'esperto Dani Sordo e l'emergente Oliver Solberg. ●

Rallylegend quante belle storie!

GRANDI CONFRONTI IN PROVA SPECIALE E GRANDI ABBRACCI ALLA FINE: LA KERMESSE SAMMARINESE SI CONFERMA CONTENITORE SPETTACOLARE. BRUSORI (HISTORIC) DELECOUR (MYTH) E POULSEN (WRC) SI DIVIDONO LE VITTORIE DI CATEGORIA

PROTAGONISTI ALL'OMBRA DEL TITANO

Brusori con la Porsche 911 ha dominato le tre tappe del rally ed è andato a conquistare la vittoria tra le Historic. Sopra Poulsen a segno tra le Wrc e in alto Delecour che con la Sierra si è imposto tra le Myth

di Leonardo Todisco Grande

SAN MARINO - Grandi confronti in prova speciale e grandi abbracci all'arrivo tra avversari che spesso, nel corso di Rallylegend, diventano amici. Una gara senza tempo e avvincente come non mai. Tra le **Historic**, Simone Brusori, con la giovane Lucia Valdiserra alle note, su Porsche 911 Rs 3000 del 1985, ha dominato le tre tappe del rally, conquistando anche la Antigua Cup, particolare classifica che premia, con un punteggio mutuato dalla vela, l'equipaggio in proporzione più veloce, che vince una settimana di soggiorno nell'isola caraibica. Il sammarinese Stefano Rosati, con Sergio Toccaceli, su Talbot Lotus del 1981 ha insidiato a lungo il primato di Brusori, ed ha concluso al secondo posto. Un commosso Sergio Toccaceli, sul palco di arrivo, ha ricevuto il trofeo, dalle mani di un emozionato Paolo Valli, Organizzatore Rallylegend e Presidente FAMS, dedicato alla memoria di Silvio Stefanelli, uno dei più grandi copiloti sammarinesi, scomparso di recente, trofeo che premia il miglior navigatore del Titano della stagione. A chiudere il podio è andato Sergio Galletti, con Cesare Richler Del Mare, su Porsche Carrera Rs del 1975 che hanno confermato alla fine un terzo posto occupato a lungo. Nella **categoria Myth** è il campione francese Francois Delecour, con Sabrina De Castelli, su Ford Sierra Cosworth 4X4 a vincere, riuscendo a contenere la rimonta di Carlo Boroli, con Billy Casazza alle note, su Subaru Impreza 555, penalizzati da un ritardo ad un Controllo Orario, costato oltre due minuti. Una rimonta nella quale è riuscito a recuperare il distacco sul sammarinese Marcello Colombini, in coppia con Selva, con la BMW M3 E30, comunque felici del piazzamento, ottenuto con le due sole ruote motrici della M3. Grande lotta tra le potenti vetture della **categoria WRC**, dove a chiudere in testa, alla fine, è stato il danese Kristian Poulsen, con Ole Frederiksen, su Hyundai i20 Coupé WRC Plus del 2020 davanti all'olandese Erik Wevers, con Jalmar Van Weeren, su Subaru Impreza WRC S12 del 2006 e allo svizzero Mirko Puricelli, con Nicola Medici a fianco, su Citroen DS3 WRC del 2011, con i tre equipaggi racchiusi in poco più di 24 secondi. Tra le regine del passato originali DOC impegnate in Rallylegend Heritage, alla fine coglie il successo la Fiat 131 Abarth del 1977 di Giacomelli-Zancanella, qui vincitori anche due anni fa, precedendo i gemelli Dario e Aldo De Lorenzo, con la Opel Kadett GTE gruppo 2 e la rara e splendida Lancia Stratos del 1975 di Febis-Finotti.

Grande spettacolo con le Legend Stars

Gigi Galli, con la Kia Rio da rallycross da 600 cavalli, con gomme da neve chiodate, è l'esempio estremo di come un campione vuole divertire il pubblico e divertirsi tra le Legend Stars, la categoria che a Rallylegend raduna macchine da sogno, fuoriclasse al volante, per uno spettacolo fantastico. Non si sono risparmiati, tra numeri e traversi, anche Miki Biasion, con la Hyundai i20 WRC Plus del mondiale rally, Michele Cinotto, con Radaelli, e la Audi Quattro del 1981, Craig Breen, nuovo pilota ufficiale M-Sport Ford nel Mondiale rally dei prossimi

◀-------

due anni, con la sua Ford Escort Cosworth, Franco Cunico, con la Subaru Impreza WRC, Paolo Diana, con la Fiat 131 Racing ipervitaminizzata, con a fianco Martin Passenbrunner, navigatore del compianto Christof Klausner, Simone Campedelli, con la BMW M3, Pierfelice Filippi, con la Lancia Stratos dei trionfi 1981, Tonino Tognana, con De Antoni e la Opel Ascona 1.9, Federico Ormezzano, con la Talbot Lotus, Tony Fassina, con la bianca Stratos di tanti trionfi. Sfortuna per Loris Capirossi, incappato quasi subito in una toccata piuttosto violenta, che ha fermato la corsa della sua Skoda Fabia R5.

La prima della Delta S4 Triflux

Evento nell'evento, come tradizione a Rallylegend, una grande esclusiva: è stata mostrata al pubblico, descritta e messa in moto una inedita Lancia S4, sulla quale è stato montato il motore Triflux, un capolavoro dell'ingegner Claudio Lombardi, papà della Delta, per una evoluzione tecnica del compressore volumetrico, che però non vide mai l'utilizzo in gara. Così come gli sviluppi aerodinamici in chiave 1987, che si sono potuti ammirare sulla S4 triflux a Rallylegend. Ben 800 i cavalli che poteva esprimere, in versione per l'asfalto, grazie a due turbine con sovralimentazione sequenziale.

Fiorio, la storia siamo noi

Si è aperto con una grande sorpresa, che ha visibilmente emozionato Miki Biasion, l'incontro "La storia siamo noi 1981-2021", alla hospitality Rallylegend. Nascosta sotto un telone, c'era la Opel Ascona 400 gruppo 4 con cui il due volte campione del mondo ha iniziato la sua grande carriera e che

IL FASCINO DI UNA GARA SENZA TEMPO

Sopra Miki Biasion in azione con la Hyundai Wrc Plus navigato dalla figlia Bettina. Il fascino di Rallylegend continua a rimanere intatto e ogni anno richiama nella Repubblica di San Marino tanti appassionati ancora innamorati di piloti e vetture che hanno lasciato un segno indelebile nella specialità

Vito Piarulli, organizzatore di Rallylegend, con il fiuto del grande cacciatore di queste storie, ha ritrovato presso un collezionista, convincendolo a portarla a San Marino. L'incontro è poi proseguito, di fronte ad un pubblico numeroso, con i racconti interessanti e anche divertenti, di Cesare Fiorio, il grande condottiero Fiat-Lancia-Ferrari, di Maurizio Verini, di Tonino Tognana, di Michele Cinotto, di Federico Ormezzano, di Gabriele Noberasco, che ha voluto ricordare Giorgio Leonetti, recentemente scomparso, animatore in passato della scuderia Tre Gazzelle, di Pier Felice Filippi. BEST

Impreza, anteprima mondiale

Rallylegend è stato teatro oggi di un'anteprima mondiale. L'italiana Best, infatti, ha scelto la prestigiosa cornice dell'appuntamento sammarine-

DIANA-SHOW
Come al solito Diana ha regalato show sulle speciali del Rallylegend, sotto Boroli che ha chiuso 2° tra le Myth

se per presentare il suo innovativo progetto, Best Impreza, legato all'iconica vettura Subaru capace di vincere due Campionati del Mondo Costruttori ed un Campionato del Mondo Piloti. Piero Liatti che con Subaru ha corso per diversi anni nel Mondiale vincendo anche il Rally di Monte Carlo 1997 e che collabora con i tecnici di Best, ha svelato il progetto, che punta a realizzare una serie esclusiva di Subaru Impreza 555 Gruppo A da rally fedeli, in maniera maniacale, in tutti i dettagli e nelle specifiche alle vetture che vennero realizzate dalla Casa ufficiale nel corso degli anni '90. Un progetto nato circa due anni fa e che, a Rallylegend, è stato illustrato compiutamente ad appassionati ed addetti ai lavori.

Le tute e caschi di Munari-Mannucci

Rallylegend ha accolto, con grande entusiasmo e con l'affetto degli innamorati della storia dei rally, Flavia Munari e Ariella Mannucci, compagne di vita e di corse di due campioni immensi del calibro di Sandro Munari e Mario Mannucci. Con il Munari-Mannucci Fan Club Gruppo Ufficiale, hanno creato una mostra itinerante di tute, caschi e altre importanti memorabilia, tutte rigorosamente originali dell'epoca, che approda a San Marino, dopo il grande successo di quelli prestati al Museo di San Pietroburgo e al Museo del Cremlino di Mosca.

Basso è da scudetto

CON UNA GARA D'ANTICIPO GIANDOMENICO METTE LE MANI SUL QUARTO TRICOLORE DELLA CARRIERA. AD ALBERTINI IL TROFEO ASFALTO

GIANDO GIOCA A POKER
In un Rally 2 Valli pieno zeppo di sorprese Giandomenico Basso e Lorenzo Granai hanno piazzato la zampata vincente. Per il trevigiano è il quarto scudetto della carriera

di Daniele Sgorbini

VERONA – Il Due Valli toglie, il Due Valli dà. Lo scorso anno su queste strade a Giandomenico Basso era girato tutto storto, con un errore che di fatto gli aveva tolto la possibilità di vincere il titolo. Questa volta invece, quasi al culmine di una serie di congiunzioni astrali incredibilmente favorevoli, gli asfalti attorno a Verona hanno regalato un fine settimana più che perfetto al neo Campione Italiano, che alla vigilia non ci pensava proprio a vincere il suo quarto scudetto con una gara d'anticipo. Del resto, perché l'impresa gli riuscisse, occorreva mettere in fila tante, quasi troppe coincidenze: vincere la gara, fare punti nella Power Stage, sperare nel ritiro degli altri. Tutto puntualmente avvenuto: «*Io e Lorenzo Granai siamo un po' disorientati, perché davvero non ce lo aspettavamo, dobbiamo ancora realizzare quello che è accaduto. Ma ovviamente sono felicissimo*». Con la Škoda Fabia della Delta Rally, Basso ha fatto una gara perfetta, strapazzando tutti nella prova spettacolo di venerdì e cercando la vittoria quando ha capito che col successo all'ombra dell'Arena avrebbe potuto chiudere la pratica. Molti nel finale hanno pensato che lui e Albertini avessero stretto una sorta di patto di non belligeranza, visto che il risultato maturato alla fine, con Basso primo e Albertini secondo, avrebbe consegnato i rispettivi scudetti a entrambi: «*Non ci siamo accordati, io andavo e lui pure, logico che anche lui abbia fatto attenzione perché aveva giustamente paura di perdere tutto*». Per Basso questo quarto scudetto è un trionfo che riassume perfettamente tutte le sue doti da uomo campionato, capace di massimizzare ogni occasione e di far rendere al massimo il pacchetto a sua disposizione. Da privato, supportato dalla scuderia Movisport, ha battuto la Hyundai ufficiale. Certo che qui gli altri ci hanno messo parecchio del loro per facilitargli la vita, con Crugnola e Andolfi entrambi fuori dai giochi dopo aver sbagliato. L'equipaggio Hyundai è uscito in una destra molto lunga, che finiva in una due secca. Un punto molto insidioso, nel quale sbagliare era facile: «*Abbiamo commesso un errore, ma la verità è che non mi stavo trovando bene, con il setup eravamo purtroppo in alto mare, non eravamo neppure all'85% del nostro potenziale*», ha ammesso Crungola. Nonostante il ritiro e nonostante la possibilità di mantenersi cucito lo scudetto sulla tuta sia così sfumata, il campione 2020 resta sereno: «*Sono su con il morale perché il valore mio e di Pietro lo conosciamo bene. Di certo non ho disimparato a guidare in nove mesi*». Una dichiarazione, quella di Crugnola, che mette assieme lucidità e realismo e che fa il bilancio di un'esperienza Hyundai capace di mantenere molto meno di quanto promesso. Lucido anche l'alto grande deluso di giornata, quel Fabio Andolfi che staccando una ruota a San Francesco ha contemporaneamente detto addio al titolo del Cira, col suo importante premio in denaro e alle ultime possibilità di far proprio l'Assoluto: «*È stato un banalissimo errore, mi è partito il posteriore, mi sono agganciato al rail e ho staccato una ruota. Alla fine al volante ci sono io, dunque la colpa è mia. Fa parte del gioco ma dispiace, perché noi ci avevamo messo tutto ciò che potevamo, poi è bastata una minima cavolata per mandare tutto in fumo*». Un'unica macchia in una stagione altrimenti perfetta, nella quale pur con una macchina ben più datata rispetto ai suoi avversari e senza conoscere le gare, il ligure ha fatto comunque molto bene. Una sfida, quella tra Basso, Andolfi e Crugnola che è davvero durata troppo poco e che merita sicuramente di essere rivista.

LA VITTORIA DEL TITOLO CI HA UN PO' DISORIENTATI PERCHÉ DAVVERO NON CE LA ASPETTAVAMO. MA OVVIAMENTE SONO FELICISSIMO
GIANDOMENICO BASSO

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI
Seconda piazza che vale il titolo nel Trofeo Asfalto per Albertini protagonista di un'annata da incorniciare. Sotto Ciuffi, salito sul terzo gradino del podio

Albertini stagione al top

STEFANO È CAMPIONE DEL CIR ASFALTO. BRAVISSIMO CIUFFI CHE SALE SUL PODIO

No, la vittoria al 1000 Miglia non era stata affatto un fuoco di paglia e soprattutto non era figlia soltanto della gran conoscenza delle strade. Perché il Due Valli non è certo la gara di casa di Stefano Albertini, che però anche questa volta stava strapazzando tutti, vincendo e convincendo. Tre scratch messi in fila di forza il sabato mattina, la testa del rally a metà gara, lo stesso tempo di Basso nella ripetizione di Ca' del Diaolo, in una sfida che sino a quel punto era stata tutto fuorché tattica. Poi, giustamente, la lucidità di comprendere che con il secondo posto nessuno gli avrebbe portato via la vittoria nel Campionato Italiano Rally Asfalto e pure i 40.000 euro di montepremi: «*Siamo contenti, perché siamo stati molto veloci stamattina nel primo giro. Mi sarebbe piaciuto vincere ma va bene anche un secondo posto e sinceramente per il Cira è anche una vittoria inaspettata perché prima della gara non avevo nemmeno fatto i conti, sembrava un'eventualità impossibile da realizzare dopo il ritiro del Targa Florio e dopo aver saltato Roma. Mi spiace per l'uscita di Fabio* (Andolfi, ndr) *perché è stato veloce tutto l'anno*». Fa bene il bresciano a ricordare quello che è stato. Lui che al Targa Florio si era presentato in testa all'Assoluto, senza quel ritiro avrebbe potuto probabilmente scrivere una storia ancora più grande di questa. Ma intanto ha ribadito di meritare un posto al sole in pianta stabile nell'Italiano. Come pure Tommaso Ciuffi, letteralmente rinato dopo aver lasciato la Volkswagen Polo ed essere risalito sulla Škoda Fabia. Il giovane fiorentino si è preso un podio fatto di regolarità e sostanza, alla fine di una gara sempre tra i primissimi. Poco contento De Tommaso, quarto dopo un giorno mai veloce quanto avrebbe voluto. Recrimina anche Scattolon, attardato da un piccolo problema ai freni. ●

NEL DUE RUOTE MOTRICI IL SICILIANO È GIÀ CAMPIONE SENZA CORRERE

Nucita a segno

Al Due Valli non hanno corso, eppure Andrea e Giuseppe Nucita, con la Peugeot 208 Rally 4 ufficiale, sono già matematicamente campioni del Tricolore Due Ruote motrici. L'equipaggio siciliano si è visto in gara l'ultima volta al Rally di Roma e in virtù del regolamento che impone di prendere punti solo in 5 gare, aveva scelto di disertare 1000 Miglia e Due Valli per tornare al Liburna, dove ci sarà pure il coefficiente 1,5. Per vincere non servirà nemmeno, perché Mirko Straffi, l'unico ancora in grado di marcare punti (Lucchesi era già divenuto "trasparente" per aver esaurito i risultati utili) non ha visto il traguardo e ha così salutato ogni possibilità di passare Nucita nell'ultima gara. Un regolamento che di fatto toglie spettacolo e complica le cose, che si spera sia riveduto. Anche perché a Verona è giusto sottolineare la gran gara di Andrea Mabellini, che al 2Rm non è neppure iscritto, ma che al debutto sulla Clio Rally 4 ha centrato un ottimo 11° posto assoluto, vincendo la sfida delle tuttoavanti su Lucchesi per 2"6. Bravi, davvero. ●

IL PILOTA VALDOSTANO VINCE IL TITOLO R1

Goldoni festa tricolore

Tempo di verdetti anticipati anche nel Campionato Italiano R1, in cui a Simone Goldoni, che già aveva fatto proprio il Trofeo Suzuki al 1000 Miglia, sarebbe bastato un podio di classe a Verona per chiudere anzitempo i giochi nel Tricolore. Missione compiuta alla grande: Goldoni si è presentato al Due Valli correndo fuori trofeo (altre gomme) e vincendo di slancio la classe, davanti a Fichera che ha battuto Iani nella Suzuki Rally Cup, serie dove nella classifica Racing Start l'eterno Vallino (63 anni) ha battuto il suo ex allievo Mantoet. La migliore R1 è stata però di gran lunga la Renault Clio Rally 5 di Davide Nicelli e Tiziano Pieri, che ha chiuso in 18ª posizione assoluta, in piena bagarre con vetture a due ruote motrici di classe superiore. Il già campione del Trofeo Renault ha avuto anche questa volta la meglio su Mattia Zanin, pure lui bravo a entrare nelle prime 20 posizioni finali. ●

Gare 2022 saranno più lunghe

SI INIZIANO A SCOPRIRE I DETTAGLI DELLA PROSSIMA STAGIONE

Ancora qualche giorno per valutare, soppesare, decidere. Il formato definitivo dei campionati nazionali rally 2022 verrà con ogni probabilità stabilito entro il prossimo 20 ottobre, quando è in programma una riunione della Giunta Sportiva che dovrebbe deliberare il futuro prossimo venturo delle serie tricolori. Un lavoro intenso, condotto con pazienza dalla Commissione Rally presieduta da Daniele Settimo, che vuole giustamente prendersi tutto il tempo necessario per confezionare al meglio la struttura dei campionati. In attesa di avere il quadro definitivo, però qualche certezza c'è già e si tratta di anticipazioni piuttosto importanti. Innanzitutto, dopo la sforbiciata decisa in piena emergenza Covid nel 2020, i chilometraggi delle gare torneranno finalmente a crescere. Non sarà un immediato ritorno al passato, ma si tratta comunque di un primo segnale verso la direzione di gare più lunghe, con i rally su asfalto che potranno arrivare sino a 120 km. Novità importanti e già definite anche per quanto riguarda la Power Stage televisiva, che ha debuttato in questa stagione. Gli organizzatori dovranno prevedere lo shake down di venerdì mattina sulla medesima strada della Power Stage, che dovrà poi essere obbligatoriamente utilizzata anche il sabato. In questo modo, con le telecamere già posizionate, si potranno mandare in diretta tre momenti diversi del rally. Mentre resta ancora da definire da quante gare sarà composto il Cir (6 o 8) e se includerà anche lo sterrato, è definito che il Terra non cambierà, così come pare certo che l'attuale CiWrc muterà nome per chiamarsi Campionato Italiano Rally Asfalto, mentre l'attuale Cira (che comprende le gare in asfalto del Cir) diventerà Campionato Italiano Rally Promozione, rispolverando così una denominazione già usata negli anni '90. ●

ANDREUSSI-SCATTOLIN IN GARA
Ritorno sul sedile di destra davvero clamoroso, quello che sta preparando Anna Andreussi. La copilota friulana ha infatti deciso di fare uno strappo alla regola (si era imposta di non correre nel 2021) e affiancherà Simone Scattolin nel suo debutto al volante. L'equipaggio formato dai due grandissimi navigatori correrà con una Peugeot 208 R2 alla nuova Halloween Ronde di San Marino, in programma il 13 e 14 novembre.

POWER STAGE
Quella ottenuta da Giandomenico Basso a Grezzana è stata la prima vittoria in una Power Stage del Tricolore 2021 per il pilota di Cavaso del Tomba, che in tutta la stagione era riuscito a marcare punti al venerdì solo al Rally di Roma. Uno scratch netto, ottenuto nonostante un lungo in uno dei primi tornanti. Alle sue spalle Crugnola e Andolfi.

CRZ A BONDIONI
Vittoria per Ilario Bondioni e Sofia D'Ambrosio (Skoda Fabia) nel Due Valli Crz. I due lombardi hanno preceduto gli equipaggi veronesi Bottoni-Peruzzi (Skoda Fabia) e Hoelbling-Fiorini (Hyundai i20) che hanno centrato comunque l'accesso alla finale di Modena. Impresa non riuscita invece a Mattia Targon, che pur tra i favoriti alla vigilia non ha visto il traguardo.

DEDO IN EVIDENZA CON LA CLIO N5
Si è rivisto in una gara del Cir Alfredo "Dedo" De Dominicis, alfiere del progetto N5 in Italia e questa volta al volante della sua Clio N5 al Due Valli. Il pilota abruzzese ha portato la sua Clio N5 al decimo posto assoluto.

AMMENDE A RAFFICA
Venerdì impegnativo per i commissari sportivi, che hanno comminato ben 10 ammende. La più pesante quella inflitta a Davide Nicelli (2.500 euro), reo di aver scaldato le gomme in maniera pericolosa prima del via della prova televisiva. Il vincitore del Trofeo Clio ha rinunciato a presentare appello.

MAZZOCCHI CON MANGIAROTTI
Cambio di navigatore alla vigilia della gara per Andrea Mazzocchi, che ha dovuto suo malgrado fare a meno di Silvia Gallotti, fermata da un piccolo problema fisico che le ha anche impedito di prendere parte ai test pre event. Al fianco del piacentino è così salito Daniele Mangiarotti, libero al Due Valli vista l'assenza di Pollara.

CRUGNOLA, ADDIO SOGNI DI GLORIA
Con un'uscita di strada Andrea Crugnola ha visto sfumare tutte le residue speranze di riconfermarsi campione d'Italia

TROFEO TOYOTA – MARCO HA LA MEGLIO SU FEDERICO ROMAGNOLI

Gianesini all'ultimo tuffo

Continua a crescere la Toyota Yaris da Trofeo, sulla quale arrivano nuove soluzioni a ogni gara. Dopo l'importante aggiornamento software che ha debuttato al 1000 Miglia, qui a Verona è toccato a nuove barre anteriori e posteriori più rigide, che hanno migliorato il comportamento dinamico della R1T 4X4, le cui prestazioni migliorano a ogni uscita. Il Due Valli ha visto un grandissimo duello tra Marco Gianesini e Federico Romagnoli, che si è risolto a favore del primo proprio sull'ultima prova speciale dopo la quale l'esperto pilota lombardo ha fatto propria la gara per appena mezzo secondo. Gianesini ha centrato il fine settimana perfetto, avendo vinto anche la Power Stage. Per il giovane Romagnoli comunque l'ennesima conferma, dopo l'exploit (fuori trofeo) vissuto il fine settimana prima al Rally del Rubinetto. Terzo posto in gara per Paleari davanti a Ciardi, che mantiene comunque la testa della Gr Yaris Rally Cup.

CLASSIFICHE

39. Rally Due Valli, 8-9 ottobre 2021, 7ª prova del Campionato Italiano Rally 2021

Assoluta: 1. Basso-Granai (Skoda Fabia) in 1:02'04.0; 2. Albertini-Fappani (Skoda Fabia) a 7.0; 3. Ciuffi-Gonella (Skoda Fabia Evo) a 38.7; 4. De Tommaso-Ascalone (Citroen C3) a 59.0; 5. Scattolon-Bernacchini (Volkswagen Polo) a 2'14.0; 6. Von Thurn und Taxis-Bernhard (Volkswagen Polo) a 2'18.2; 7. Profeta-Raccuia (Skoda Fabia Evo 2) a 2'28.4; 8. Rusce-Paganoni (Skoda Fabia Evo 2) a 2'49.4; 9. Dall'Era-Mometti (Volkswagen Polo) a 3'25.8; 10. "Dedo"-Salgaro (Renault Clio) a 5'14.1.

Gruppo A
Classe: A5 1. Avesani-Guerra (Peugeot 106 Xsi) in 1:18'14.8; 2. Lovato-Lovato (Peugeot 106 Rallye) a 9.4; **Classe: A6** 1. Fanton-Contado (Peugeot 106 Rallye) in 1:11'38.6; 2. Visentin-Aldegheri (Peugeot 106 16V) a 1'04.8; 3. Franchini-Righetti (Peugeot 106 16V) a 3'08.1; **Classe: A7** 1. Beverari-Beltrame (Renault Clio Williams) in 1:14'43.7; 2. v-Panato (Renault Clio Williams) a 3'14.4; 3. Zanini-Zanini (Renault Clio Williams) a 6'21.5; **Classe: S1600** 1. Toscana-Turco (Renault Clio S1600) in 1:12'36.2; 2. Costantini-Bertasini Haianes (Renault Clio S1600) a 50.6; **Classe: S2000** 1. Salvadori-Mattioda (Peugeot 207) in 1:14'45.7;

Gruppo N
Classe: N2 1. Guglielmini-Modenini (Peugeot 106 S16) in 1:24'39.3; **Classe: N3** 1. Tomasi-Rancan (Renault Clio Williams) in 1:23'21.2; **Classe: N4** 1. Bennati-Bonamini (Subaru Impreza Wrx Sti) in 1:14'15.2;

Gruppo N5 Nazionale
Classe: N5 Nazionale 1. "Dedo"-Salgaro (Renault Clio) in 1:07'18.1; 2. Angeli-Brugiati (Citroen DS3) a 4'43.4;

Gruppo R
Classe: R1 1. Nicelli-Pieri (Renault Clio Rs Line) in 1:09'15.6; 2. Zanin-Pizzol (Renault Clio Rs Line) a 22.3; 3. Kramer-Kvick (Renault Clio Rs Line) a 1'56.9; 4. Schileo-Garella (Renault Clio Rs Line) a 2'16.7; 5. Scalzotto-Nodari (Renault Clio Rs Line) a 2'48.7; **Classe: R1B** 1. Fioravanti-Granziera (Suzuki Swift) in 1:36'41.8; **Classe: R2B** 1. Campanaro-Porcu (Fordi Fiesta) in 1:07'54.3; 2. Dal Castello-Zanet (Ford Fiesta 1.0 L St Line) a 1'01.4; 3. Farina-Guglielmetti (Peugeot 208 Vti) a 2'45.5; 4. Zorzi-Fenoli (Peugeot 208 Vti) a 2'52.8; 5. Ciullo-Collodi (Peugeot 208 Vti) a 4'15.0; 6. Panarotto-Panato (Peugeot 208) a 4'23.8; 7. Marchi-Aldegheri (Peugeot 208 Vti) a 6'24.3; 8. Zordan-Pachera (Peugeot 208 Vti) a 13'04.1; **Classe: R2C** 1. Mabellini-Lenzi (Renault Clio Rally 4) in 1:07'47.5; 2. "Lucchesi Jr"-Ghilardi (Peugeot 208 Rally 4) a 2.6; 3. Dapra'-Pozzi (Renault Clio Rally 4) a 25.9; 4. Cazzaro-Brunaporto (Peugeot 208) a 1'05.5; 5. Strabello-Bianchi (Peugeot 208 Rally 4) a 3'58.5; **Classe: R5** 1. Basso-Granai (Skoda Fabia) in 1:02'04.0; 2. Albertini-Fappani (Skoda Fabia) a 7.0; 3. Ciuffi-Gonella (Skoda Fabia Evo) a 38.7; 4. De Tommaso-Ascalone (Citroen C3) a 59.0; 5. Scattolon-Bernacchini (Volkswagen Polo) a 2'14.0; 6. Von Thurn und Taxis-Bernhard (Volkswagen Polo) a 2'18.2; 7. Profeta-Raccuia (Skoda Fabia Evo 2) a 2'28.4; 8. Rusce-Paganoni (Skoda Fabia Evo 2) a 2'49.4; 9. Dall'Era-Mometti (Volkswagen Polo) a 3'25.8; 10. Locatelli-Gregori (Skoda Fabia) a 5'43.8; 11. Danese-Corradini (Skoda Fabia) a 8'12.1;

Gruppo R1 Nazionale
Classe: R1BN 1. Locarno-Saresini (Suzuki Swift 1.6) in 1:33'07.2;

Gruppo R1TN4X4
Classe: R1TN4X4 1. Gianesini-Fay (Toyota Yaris Gr) in 1:09'50.9; 2. Romagnoli-Bollito (Toyota Yaris Gr) a 0.5; 3. Paleari Henssler-Bozzo (Toyota Yaris Gr) a 22.0; 4. Ciardi-Tondini (Toyota Yaris Gr) a 23.9; 5. Rivia-Barla (Toyota Yaris Gr) a 1'05.2; 6. Pucci Grossi-Cardinali (Toyota Yaris Gr) a 1'53.4; 7. Bonifacino-Pischedda (Toyota Yaris Gr) a 2'57.7; 8. Colpani-Demontis (Toyota Yaris Gr) a 3'03.1; 9. Regina-to-Simioni (Toyota Yaris Gr) a 4'50.5;

Gruppo RA5NH
Classe: RA5H 1. Goldoni-Macori (Suzuki Swift Sport 1.4) in 1:12'55.1; 2. Fichera-Celli (Suzuki Swift Sport 1.4) a 24.3; 3. Iani-Puliani (Suzuki Swift Sport 1.4) a 46.6; 4. Poggio-Briano (Suzuki Swift Sport 1.4) a 1'30.3; 5. Pelle'-Luraschi (Suzuki Swift Sport 1.4) a 2'26.6; Classe: RA5N 1. Denaro-De Paoli (Suzuki Swift Sport) in 1:17'11.1;

Gruppo RS
Classe: RST10 1. Vallino-Vitali (Suzuki Swift 1.0) in 1:16'36.4; 2. Mantoet-Simioni (Suzuki Swift 1.0) a 3.7; 3. Stella-Trivellato (Suzuki Swift 1.0) a 2'24.9; 4. Cominelli-Crivellaro (Suzuky Swift 1.0) a 5'55.5; 5. Milivinti-Milivinti (Suzuki Baleno) a 6'08.5; Classe: RST14 1. Tommasi-Tommasi (Fiat Punto Abarth) in 1:27'41.4;

Il Campionato
CLASSIFICA ASSOLUTA CIR SPARCO: 1. Basso 111pt; 2. Andolfi 75,50pt; 3. Crugnola 67,50pt; 4. Albertini 66pt; 5. Breen 57,50pt; De Tommaso 38pt; Ciuffi 37pt
CLASSIFICA CIR ASFALTO: 1. Albertini 92pt; 2. Andolfi 84,50pt; 3. Scattolon 76pt; 3. 4. De Tommaso 76pt; 5. Ciuffi 75pt; Scattolon 74pt
CLASSIFICA CIR COSTRUTTORI: 1. Skoda 193,50pt; 2. Hyundai 110,50pt; 3.Volkswagen 51,00pt; 4.Citroen 34,50pt.
CLASSIFICA CIR 2 RUOTE MOTRICI: 1. Nucita 61,5pt; 2. Lucchesi Jr. 59,5pt
CLASSICA CIR COSTRUTTORI 2 RUOTE MOTRICI: 1. Peugeot 177 pt; 2.Ford 143pt; 3. Renault 139,50pt

Caliceti gran chiusura

UN TROFEO CHE MANCAVA AL PILOTA DELL'OSELLA PA 9/90 CAMPIONE ITALIANO 4° RAGGRUPPAMENTO CHE PER LA 2ª VOLTA HA BATTUTO STEFANO PERONI SU MARTINI AL FOTOFINISH

di **Rosario Giordano**

Calato il sipario sul Campionato Italiano Velocità Salita Auto Storiche alla 4ª Coppa Faro. La gara pesarese mancava nel palmarès di Filippo Caliceti ed il pilota bolognese al volante dell'Osella PA 9/90 BMW ha fatto di tutto per agguantare quella vittoria con cui completa la collezione che in soli due anni lo vede due volte Campione Italiano 4° Raggruppamento e vincitore di tutte le prove del calendario. L'alfiere Bologna Squadra Corse ha firmato le due manche sui 3.800 affacciati sull'Adriatico. *«Sono felice di aver vinto alla prima presenza* - ha sottolineato l'emiliano - *in prova si è rotto un semiasse, e li abbiamo sostituiti entrambi. Una scelta di gomme efficace ci ha consentito di attaccare e anche di migliorarci»*. Si è avvicinato pericolosamente Stefano Peroni, il Campione Italiano 5° Raggruppamento sulla Martini Mk 42 con un gap nella prima di 81 centesimi. *«Ce l'ho messa tutta, Caliceti è stato molto bravo* - le parole di Peroni - *non disponevo delle gomme più adatte»*. Anche Mario Massaglia in progressione sull'Osella PA 9/90, per il piemontese secondo tempo generale nella seconda salita, alla fine 3° e 2° di raggruppamento. Quarto Piero Lottini, il pisano che sull'Osella PA 9/90 BMW, dopo il titolo continentale Auto Storiche Salita che si è assicurato due settimane fa alla Coppa del Chianti Classico, è salito sul podio tricolore di 4° Raggruppamento. Nell'ipotetica generale, 5° il lucano Antonio Lavieri in sintonia con la Ralt Rt32 - Toyota, 2° in 5° raggruppamento, seguito da Emanuele Aralla con la Dallara F390 Alfa Romeo. A Matteo Lupi Grassi con il 7° tempo il trofeo Sport Nazionale sulla Olmas Alfa Romeo. Giuseppe Gallusi su Porsche 911 Sc è Campione Italiano di 3° Raggruppamento, successo arrivato alla fine di una stagione dove il reggiano ha duellato sempre a distanza con Giuliano Peroni senior su Osella PA 8 BMW. Stop forzato sulla linea di partenza per Peroni a Pesaro quando ha ceduto un semiasse. Il 2° Raggruppamento lo ha vinto Giuliano Palmieri, tornato al successo sulla De Tomaso Pantera. Ha accelerato fin dove possibile il neo Campione Italiano di 2° Raggruppamento Idelbrando Motti su Porsche 911 Rs, titolo agguantato proprio al Chianti anche per lui, ma gli pneumatici a Pesaro erano decisamente obsoleti. Appassionante fotofinish anche in 1° Raggruppamento vinto dall'Austriaco Harald Mossler su Mercury Lotus, con Angelo De Angelis in scia al volante della Nerus Silhouette. ●

CILIEGINA FINALE
Al termine di una stagione da grande protagonista il bolognese Filippo Caliceti ha messo la sua firma anche sulla Coppa Faro a Pesaro

LE CLASSIFICHE

4ª Coppa Faro
1° Raggr.
1 Mossler (Mercury Lotus) a 5'19"52; 2 De Angelis (Nerus Silhouette) a 1"44; 3 Davoli (porsche 911 T) a 12"40.
2° Raggr.
1 Palmieri (De Tomaso Pantera) in 4'55"99; 2 Motti (porsche 911 Rs) a 4"36; 3 Gigliotti (Fiat 128) a 32"13.
3° Raggr.
1 Gallusi (Porsche 911 Sc) in 4'57"86; 2 Asta (BMW M3) a 16"45; 3 Giacchè (Fiat 131 Abarth) a 21"55.
4° Raggr.
1 Caliceti (Osella PA 9/90 BMW) in 4'16"68; Massaglia (Osella PA 9/90 BMW) a 3"96; 3 Lottini (Osella PA 9/90 BMW) a 12"28.
5° Raggr.
1 S. Peroni (Martini Mk32 BMW) in 4'20"55; 2 Lavieri (Ralt Rt 32) a 12"73; 3 Aralla (Dalla F390) a 20"11.

Merli vale oro

CHRISTIAN CORONA IL TITOLO EUROPEO CON UNA GRANDE VITTORIA AL MASTERS IN PORTOGALLO DAVANTI A FAGGIOLI. ECCO COM'È ANDATA

di **Gianluca Marchese**

Come a Gubbio 2018, Christian Merli corona il titolo europeo 2021 con un Fia Hill Climb Masters da fenomeno in Portogallo. All'"Olimpiade delle Salite" di scena a Braga sui primi 2,97 km della Rampa da Falperra per l'alfiere dell'Osella stavolta non era solo questione di medaglia d'oro e vittoria in Categoria 2 (sportscar Fia) su Simone Faggioli e la Norma, di nuovo d'argento. Stavolta c'era anche il temuto confronto con la Nova Proto con motore Oreca turbo (non ammessa nel Cem senza restrizioni) di Geoffrey Schatz. E infatti il pilota francese ha regolato la concorrenza diretta in Categoria 4 (sportscar "Open") ed è andato all'attacco del riscontro assoluto, riuscendoci in due manche di gara dopo aver già svettato in prova. Fra i tre, insomma, è stata battaglia dura e pura fino all'ultimo, quando il tempo fatto segnare in gara 2 da Merli (1'02"033) ha retto per pochi decimi agli assalti finali del transalpino e di Faggioli, che le ha provate tutte ma si è sempre ritrovato a inseguire. Al pilota trentino il merito di essere riuscito a sferrare l'attacco giusto: *«Ho fatto una seconda salita che potrei definire perfetta* - ha detto Merli -. *In quella manche ho vinto il Masters. Nel terzo passaggio, con l'asfalto più freddo, ho commesso qualche sbavatura. Sono al settimo cielo e non me l'aspettavo, vista la concorrenza. Faggioli è sempre velocissimo e Schatz ha mostrato il potenziale. Ci tenevo a fare bene e dedico la vittoria a tutti coloro che mi hanno permesso questo risultato»*. Dietro al campione europeo e a Faggioli, da brivido anche la rincorsa al bronzo di Categoria 2. L'ha spuntata di un solo decimo il ceco Petr Trnka sul francese Fabien Bourgeon (sul suo interessante progetto Revolt), con lo spagnolo Iraola a un soffio e Domenico Cubeda più staccato ma molto felice dell'esordio a Braga.

STAGIONE DA RICORDARE
Una stagione davvero da ricordare per Christian Merli che quest'anno si è aggiudicato titolo continentale e Fia Masters in Portogallo

Dietro a Schatz, invece, in Categoria 4 podio per Alex Summers e Wallace Menzies (bronzo anche a Sternberk 2016), che sulle rispettive monoposto inglesi si sono nascosti al sabato per poi sorprendere i transalpini Kevin Petit (Norma-Bmw) e Cyrille Frantz (Osella-Pipo turbo). In Categoria 1 (Produzione Fia) rivincita della Polonia dopo la beffa 2018 fra le "Open": Szymon Lukaszczyk è d'oro su un podio tutto biancorosso racchiuso in 4 decimi. Contro lo strapotere delle preparate Mitsu polacche poco hanno potuto gli italiani: in top-10 Alessandro Gabrielli (Alfa-Picchio 4C) e Luca Gaetani (Ferrari 488), mentre considerando le sottocategorie 4° in Gruppo 3 il campione europeo Antonino Migliuolo e 3° in Gruppo 5 Lukas Bicciato. Nella Categoria 3 (Produzione "Open") ha avuto vita facile Reto Meisel, lo svizzero su Mercedes Slk che ha dominato senza sbavature a fronte di Damien Bradley. Solo nel finale il britannico ha superato Sarah Bernard Louvet. È un bronzo storico quello conquistato dalla francese, prima donna a salire su un podio di categoria al Masters, mentre nella classifica dedicata fa festa la britannica Olivia Cooper con la nostra Martina Raiti seconda. Tra gli under 25 Italia in vetrina grazie al miglior tempo di Luigi Fazzino su Osella davanti all'irlandese Robert Dwane. ●

CLASSIFICHE

FIA HILL CLIMB MASTERS 2021
Braga (Portogallo), domenica 10 ottobre 2021

Manche più veloce: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Zytek) 1'02"033; 2. Schatz G. (Nova Np01-2 Oreca) a 0"359; 3. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) a 0"617; 4. Summers (Dj Firestorm Cosworth) a 1"490; 5. Menzies (Gould Gr59 M Cosworth) a 2"773; 6. Trnka (Norma M20 Fc Mugen) a 2"801; 7. Bourgeon (Revolt 3P0 Cosworth) a 2"983; 8. Iraola (Nova Np01-2 Honda) a 3"306; 9. Cubeda (Osella Fa30 Zytek) a 4"470; 10. S. Petit (Norma M20 Fc Mugen) a 4"760.

Categorie/Medaglie

Cat.1: 1. Lukaszczyk 1'14"267; 2. Ratajczyk a 0"191; 3. Stawiarski a 0"442 (tutti Polonia e su Mitsubishi Lancer Evo). **Cat.2:** 1. Merli (Italia) 1'02"033; 2. Faggioli (Italia) a 0"359; 3. Trnka (Rep. Ceca) a 2"801.

Cat.3: 1. Meisel (Svizzera; Mercedes Slk 340) 1'14"269; 2. Bradley (Uk; Subaru Legacy) a 12"113; 3. Bernard Louvet (Francia; Seat Leon Cup) a 13"142.

Cat.4: 1. Schatz G. (Francia)1'02"392; 2. Summers (Uk) a 1"131; 3. Menzies (Uk) a 2"414.

U25: 1. Fazzino (Osella Pa2000 Peugeot turbo)1'08"950.

Fem.: 1. Cooper (Force Ta Suzuki) 1'18"803.

Nations Cup: 1. Francia; 2. Slovacchia; 3. Belgio / 7. Italia.

Grande show

50MILA PRESENZE ALLE OLIMPIADI DELLE SALITE

Oltre 50mila presenze fra sabato e domenica e 35mila biglietti staccati, secondo le prime stime. I prezzi erano popolari, ma nulla può scalfire il colpo d'occhio regalato da Braga in questa quarta edizione del Masters. Uno spettacolo dentro e fuori il tracciato per l'evento che corona la stagione internazionale. Arrivato in scia alla magnifica edizione italiana di Gubbio 2018 e con ulteriore smania dopo un anno "sabbatico" causa covid-19, il Masters ha acquisito ulteriore charme ed è riuscito a schierare davvero tutto il meglio delle salite europee, mixando in maniera mai così efficace le diverse peculiarità tecniche tipiche delle aree con maggior tradizione (Italia, Francia, Centro-Europa e Regno Unito su tutte). Ha inoltre abbracciato l'arrivo di nuove Nazionali (interessante l'esperienza della piccola Andorra con il pilota più "anziano" a quota 26 anni), oltre a salutare la Francia, tornata tra le superpotenze europee a insidiare l'Italia, come regina in Nations Cup grazie a Schatz, Bourgeon, Petit e Ronald Garces. Ai transalpini l'oro con Slovacchia argento e Belgio bronzo nella classifica che premia la regolarità, dove l'Italia ha chiuso settima e i campioni uscenti del Lussemburgo quarti davanti alla Spagna, nazione che potrebbe ospitare il prossimo Masters. ●

De Adamich il giornalista dopo il pilota

IL 1974 È L'ULTIMO ANNO AL VOLANTE PER ANDREA, CHE DA LÌ IN POI, DA UOMO MARLBORO, DIVENTA IMPRENDITORE E FREQUENTA CON SUCCESSO IL MONDO DEI MEDIA, FINO A RITAGLIARSI UNO SPAZIO INFORMATIVO APPREZZATO CHE SUBLIMERÀ CON LA SUA TRASMISSIONE CULT, "GRAND PRIX", SU ITALIA 1, DIVENENDO ANCHE LA VOCE DI MEDIASET NELLE DIRETTE DELLA F.1

E SIAMO ALLA SECONDA PUNTATA DEDICATA AD ANDREA DE ADAMICH, CELEBRANDO IL SUO 80ESIMO COMPLEANNO. IN QUESTA INTERVISTA FIUME, DOPO AVER TRATTEGGIATO LA SUA VALIDA E INTENSA CARRIERA DI PILOTA, CI SI SOFFERMA SUL SUO RUOLO DI GIORNALISTA, CHE TOCCA LA CARTA STAMPATA, LO VEDE TELECRONISTA DEI GP IN TV SU ITALIA 1 E PROTAGONISTA DELLA TRASMISSIONE "GRAND PRIX"

di **Mario Donnini**

VOLTO E VOCE DEI GP SU MEDIASET
Sullo sfondo un monitor che mostra Ayrton Senna su McLaren e in primo piano Andrea De Adamich pronto a raccontare un'epoca bellissima della F.1. Sopra, il marchio della trasmissione cult "Grand Prix", fiore all'occhiello per tanti anni di Italia 1

Andrea De Adamich, a rivederlo ora, in occasione dei suoi splendidi 80 anni appena compiuti, è uno tra gli ultimi piloti della generazione dei duri e puri. Quelli delle medie improbabili sui circuiti impossibili e dalla militanza eclettica, variegata e nobile quanto a risultati, dal Turismo alla F.1 passando per la F.5000, Mondiale Marche, Can-Am, F.2, la F.3, F.Junior e quant'altro. Eppure, a differenza di quasi tutti costoro, Andrea medesimo vanta anche un secondo tempo, un sorprendente e non meno lodevole step due, in veste di uomo d'informazione, di anchorman del Motorsport e di agitatore d'uomini nel circuito catodico, dal rotocalco video di successo "Grand Prix" alle cronache in diretta dei Gp di F.1. Fino a tante altre iniziative laterali e collaterali che fanno di lui senz'altro uno degli italiani dall'impegno più multiforme e apprezzato nel campo delle corse nell'abitacolo e anche davanti a telecamera e microfono, oltre che da imprenditore.
Per questo festeggiare il suo compleanno significa anche riscoprirlo e approfondirlo come giornalista e uomo di comunicazione dall'esperienza profonda e per certi versi unica.
Perché di solito le due voci nella cronaca diretta di un Gp vedono unirsi un ex pilota a una tonalità narrante e nel suo caso ci troviamo di fronte a un sorprendente caso anomalo, che geneticamente sintetizza armoniosamente entrambi.

- Andrea, di te pilota si sa praticamente tutto. Ma andiamo oltre. Parliamo di te personaggio a prescindere dall'abitacolo e subito dopo che ne sei uscito per sempre, quindi dal 1975 in poi.

«*Proprio nel 1975 nell'emittente televisiva privata Antenna Nord, di proprietà Rusconi, c'è un programma che si chiama "Grand Prix" e al quale partecipa, tra gli altri, l'autorevole giornalista Franco Lini. Quando si viene a creare un vuoto e c'è da cercare altri contributi, il regista Pesci mi chiama invitandomi ad apparire in video, perché mi aveva notato in una trasmissione irradiata da TeleMontecarlo, che si intitolava* "Andrea De Adamich, A come Automobile", *che tenevo praticamente da solo. Dopo il mio incidente in F.1 di Silverstone 1973 ero tornato alle corse con l'Alfa Romeo l'anno dopo concentrandomi nella categoria Prototipi, ma a 33 anni avevo capito che la mia vicenda di pilota ufficiale era finita, anche perché continuavo ad avere problemi fisici dati dalla frattura all'astragalo del piede destro, così pensai di restare nell'ambiente mutando del tutto ruolo e passando dall'altra parte del microfono. Da qui sulle prime la Marlboro mi dà fiducia impiegandomi in varie attività promozionali, svolgendo le quali dimostro di meritare anche ulteriori chance che arrivano proprio in TV e su Antenna Nord*».

- Ed è qui che nasce il tuo storico format "Grand Prix" al quale dai un'impronta e anche una storia ultratrentennale, no?

«*Sì, esatto. E pensa che dopo pochi mesi ad Antenna Nord Silvio Berlusconi prende il posto di Rusconi, trasformando la rete televisiva in Italia 1. E in questo delicato passaggio praticamente l'unico che*

conserva programma e format sono io, che posso dire d'aver avuto la possibilità di vedere e vivere da vicino l'avvento dello stesso Berlusconi in Tv».

- Come sintetizzeresti, dal punto di vista dello Sport, questo momento?

«In modo semplice, ossia dicendo che si tratta fin da subito di un nuovo modo di approcciare l'informazione sportiva, dando spazio a figure che incarnano una disciplina, diventandone il simbolo televisivo. Accanto a me, che curo il Motorsport, ci sono Rino Tommasi per boxe e tennis oltre a Giacomo Crosa per l'atletica, con ottimi riscontri di consensi e anche con la consuetudine di ritrovarci tutti insieme, ogni quattro o cinque mesi, a cena ad Arcore con Silvio Berlusconi, per un incontro di lavoro nel quale puntualmente si dialoga e ci spiega come migliorare le nostre trasmissioni. Dando il via a una serie di interazioni ricche di reciproche soddisfazioni, sia a livello personale che di audience televisivo. Alla fine parlano anche i numeri, perché ho il vanto di aver condotto "Grand Prix" *per ben trentatré anni consecutivi».*

- Il programma d'informazione "Grand Prix", col suo indimenticabile e piacevole jingle che connota corse e sport del motore, si distingue per un alternarsi di servizi agili e incalzanti e per la tua presenta catalizzante.

«Guarda, tra l'altro in quei tempi c'era il problema che le reti private nazionali non potevano trasmettere in diretta, per cui assistevo al miracolo di registrare il venerdì per la domenica, vedendo che la cassetta col mio programma veniva poi distribuita in 24 esemplari alle stazioni regionali tramite delle velocissime staffette. È per questo che di fatto "Grand Prix" *tradizionalmente era una trasmissione preparatoria al Gran Premio, con solo le notizie del venerdì. Anche se posso dire che ci siamo occupati anche del Motorsport a 360 gradi, motomondiale compreso, perfino col contributo di un giovane Guido Meda».*

- Tra le tue soddisfazioni più belle nella conduzione di "Grand Prix"?

«Dal punto di vista umano e giornalistico tante. Tra tutte, avere una leggenda come Mario Andretti ospite negli studi di Cologno, ma anche gustare la possibilità di andare a trovare Gilles Vileneuve a casa sua a Montecarlo per fare un servizio. Insomma, tanti momenti di informazione a ottimo livello, sempre con personaggi di alta caratura e con passione, professionalità e impegno in egual misura. Tanto che sarebbe stato bello salvare le registrazioni di tutto quel prezioso materiale, ma purtroppo sono venuto a sapere che un'inondazione ha rovinato gran parte dell'archivio: peccato davvero. Aggiungo anche che a "Grand Prix" *nel tempo si aggiunge una trasmissione, da me anche prodotta, per l'informazione automobilistica sulla produzione di serie, intitolata* "Cadillac"*».*

TESTIMONE DI VARIE EPOCHE DELLA F.1
Andrea De Adamich, sopra, è con Michele Alboreto, stavolta non nel ruolo di collega del volante ma di apprezzato giornalista. Sotto, un altro logo della sua tramissione "Grand Prix" e, nell'altra pagina, alcuni dei campioni che lo stesso Andrea ha incontrato prima in pista e poi da intervistatore: dal basso verso l'alto, Graham Hill, Ayrton Senna e Michael Schumacher

- Nella seconda metà degli Anni '90, c'è un altro salto di qualità, perché, sempre per conto di Italia 1, torni a frequentare stabilmente il paddock della F.1, ma stavolta in veste di commentatore televisivo.

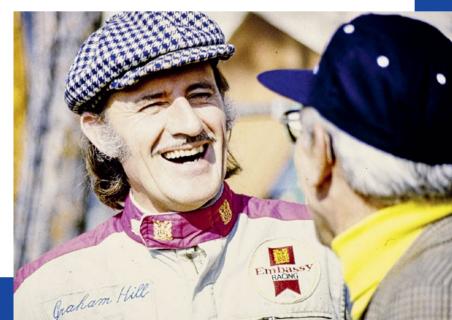
«*Accade nella seconda metà degli Anni '90, praticamente dal 1996 al 2001, insieme a Guido Schittone e con lui compongo una coppia molto affiatata. Perché se io ho l'opportunità di mettere a frutto in termini di giudizio e feeling la mia preziosa esperienza di pilota, lui è complementare a me, in quanto vanta un'ottima preparazione sulla F.1 dal punto di vista storico, quindi abbiamo la possibilità di dar vita a un'informazione il più possibile immediata e completa*».

- Oltretutto nel tuo caso, sei anche uomo di carta stampata, no?

«*Ti spiego: lavorando per Berlusconi, il mio referente era Galliani e da qui la decisione di farmi scrivere per la F.1 sul quotidiano* "Il Giornale"».

- In fondo per te non era una novità, visto che con carta e penna avevi cominciato da pilota con l'Autosprint diretto da Marcello Sabbatini...

«*Esatto: tenevo una rubrica intitolata* "Andrea De Adamich dall'abitacolo"*, dove raccontavo con regolarità quanto mi accadeva nelle corse cui prendevo parte, anche se era un bell'impegno. Ricordo una volta, alla Temporada di F.2 in Argentina, d'aver fatto praticamente il doppio lavoro, perché, finito di correre, mi dovevo trasferire in sala stampa per scrivere l'articolo su quello che avevo combinato in pista, di fatto stando al circuito dalla mattina presto fino alla sera tardi... E mentre tutti gli altri piloti di quella gernerazione nel dopocorsa andavano a festeggiare, io me ne stavo buono buono, insieme ai giornalisti, a finir di scrivere il mio pezzo, pensa te…* ».

MAESTRO E SPORTIVO LEGATO ALL'ALFA ROMEO
Maestro in pista nei corsi di guida, dai fondamentali ai dettagli per la guida sportiva, Andrea De Adamich è tradizionalmente legato per gran parte della sua vicenda nel mondo dell'auto al marchio Alfa Romeo

- Torniamo al tuo ruolo informativo e da conduttore su Italia 1, quando all'improvviso, dopo 33 anni di militanza tutto termina senza apparente motivazione.

«Il motivo riguarda il fatto che Piersilvio Berlusconi ha cancellato tutto, in quanto i motori non sono di suo gradimento. A quel punto dico che non posso che ringraziare l'editore per tutto ciò che ho ricevuto, sperando di aver dato a mia volta un impegno proficuo, ben bilanciato e positivo, in base a quanto ho avuto. Ecco, mi spiace solo che al momento del commiato, non mi è stata scritta neanche una lettera di saluto. In ogni caso, sul piano della gratitudine che ho, mi piace ricordare la bella figura di Ettore Rognoni, responsabile per lo Sport a Italia 1».

- Hai girato molto e a contatto con i più grandi piloti di una generazione ormai ben diversa dalla tua.

«Sì, è vero. E i campioni più recenti li ho trovati mediamente diversi, non parlo tanto dell'approccio alla sicurezza, quanto piuttosto del feeling dal punto di vista prettamente umano».

- Approfondisci il conceto, per favore.

«Vedi, noi eravamo non solo piloti e rivali in pista, ma anche e soprattutto amici fuori dai circuiti e dalle situazioni-gara. La nostra era una bellissima micro-comunità, con feste, amicizia, se vuoi cameratismo, e molti momenti lieti passati insieme. Il seguito da questo punto di vista ha segnato una rivoluzione completa e non necessariamente migliorativa, perché, se è vero che dal punto di vista della sicurezza in pista sono stati fatti passi da gigante, sul piano del clima umano non posso certo dire altrettanto. In effetti i piloti nell'era post-eroica si concentrano esclusivamente o quasi in chiave gara e risultato, perdendo quasi completamente di vista gli altri aspetti più umani e amicali».

- In particolare, hai avuto esperienze non positive con qualcuno?

«Davvero negative con nessuno, tuttavia ricordo una volta in cui dovevo andare a intervistare Senna al van McLaren e lui stava parlando con un amico, facendo aspettare me e la troupe per oltre quaranta minuti, fino a che mi sono stufato di aspettare e me ne sono andato. Ecco, intendo un clima del genere.

Ai miei tempi non sarebbe successa, una cosa così, anche se non ne voglio minimamente ad Ayrton perché il mio è un discorso generale e non di carattere personale, ci mancherebbe. E dico di più: con Jim Clark, Graham Hill e Jackie Stewart eravamo amici e tutti in pista erano correttissimi, c'era una specie di codice tra galantuomini in vigore, mentre adesso vedo che nei comportamenti in fase di lotta c'è molto spesso un vero e proprio Far West. È un altro aspetto, questo, che non mi rende molto felice di ciò che a volte vedo...».

- Michael Schumacher ti ha sempre convinto, oppure no?

«Be', diciamo che in pista qualche sanzione per comportamento sopra le righe l'ha avuta eccome. A questo aggiungo anche che dopo tre o quattro anni che era in Ferrari mi ha molto meravigliato che continuasse a dialogare parlando inglese senza una parola d'italiano. E a questo aggiungo che ha prolungato la sua carriera in F.1 anche troppo, perché quando ha visto che sul giro secco e non solo si ritrovava a combattere nella stessa Mercedes con un Nico Rosberg più veloce, avrebbe fatto meglio a chiudere la carriera, secondo me. Invece non è andata così».

- Qual è la gara di F.1 che ti è piaciuta più di tutte, da giornalista?

«La domanda ci sta, ma non riesco a rispondere citando un solo Gran Premio, perché nel mio ruolo e col mio vissuto mi immedesimo talmente tanto in ogni trama di gara, che finisco col gustarle praticamente tutte tanto e allo stesso modo. Quindi, in pratica, non ho una mia preferita, perché le sento tutte profondamente, le vivo con partecipazione e apprezzo molto ogni volta gli sforzi e le prodezze di ciascun pilota. Però, adesso che mi ci fai pensare, non posso non citare il Gp d'Italia 1967 con la straordinaria rimonta di Jim Clark, che pure nel finale finisce la benzina e non riesce a vincere. Però quella resta la dimostrazione e il simbolo di un Gran Premio emozionante e fantastico, animato da un campionissimo diverso dagli altri».

IL CULTO PER CLARK NEL GP A MONZA DEL 1967
Andrea, a sinistra, ancora in veste di pilota e, sotto, Jim Clark in un primo piano con il casco indosso e in gara nell'epico Gp d'Italia 1967, quello della super rimonta (anche se sfortunata, nel finale) che lo consegna definitivamente alla leggenda e che, secondo lo stesso Andrea, incarna una delle gare di F.1 più belle ed emozionanti nell'intera storia della categoria

- C'è qualcosa che colpisce la tua attenzione, tra le differenze di epoca?

«Principalmente un aspetto. Ai miei tempi correvamo su circuiti terribili, spietati e ultraselettivi come la Nordschleife del vecchio Nurburgring e Spa di 14 chilometri, tanto per fare due esempi su tutti, che facevano la differenza e mettevano in evidenza chi sapeva guidare davvero rispetto agli altri. Adesso è tutto più difficile millimetrico e infinitesimale, perché frenando a ottanta metri dalla curva non c'è neanche, il più delle volte, la reale possibilità di superare un avversario. E questo ovviamente rende la sfida tiratissima ma con meno chance di dare verdetti e risultati evidenti e spettacolari».

- Ma di recente ti sarai emozionato di più una domenica di gara piuttosto che l'altra, no?

«Oh, certo che sì. Per esempio nel 2019 vedere Charles Leclerc vincere sia a Spa che a Monza, riuscendo a resistere per gran parte della gara alla pressione asfissiante della Mercedes di turno, mi è piaciuto tantissimo e metto questi tra i più bei Gran Premi dell'era recente. Così come mi sono piaciute le due vittorie di Perez, la prima con la Racing Point in Bahrain 2020 e la seconda a Baku 2021 perché frutto di grandi sorprese e di capovolgimenti di fronte del tutto inattesi. Nello stesso tempo in chiave 2021 non posso non essere favorevolmente impressionato della crescita di competitività di Max Verstappen e anche per la bella lotta al vertice inscenata durante la stagione tra lui e Hamilton e, parallelamente, tra Mercedes e Red Bull. Con una trama di stagione senz'altro mediamente appassionante, a differenza del passato recente».

- Secondo te qual è stato il più grande giornalista italiano di sempre, nel Motorsport?

«Cito Franco Lini, come inviato sul campo. E, mi permetto di aggiungere, in una funzione diversa, più col ruolo di giornalista-imprenditore, anche Marcello Sabbatini, capace di dirigere alla grande Autosprint e poi anche di far nascere praticamente dal nulla il settimanale Rombo. Tra i britannici,

UOMO CULT DELLE CORSE
Che sia in veste formale di oratore o di fine analista o di narratore privilegiato di un mondo che ha vissuto come pochi, Andrea De Adamich, neo 80enne, resta uno dei personaggi più conosciuti e apprezzati nel mondo delle corse non solo tricolori. Nell'altra pagina, la F.1 di oggi e due Cavalieri del Rischio: Jackie Stewart e Jim Clark

che ho ben conosciuto, avendo vissuto per cinque anni in Inghilterra ai tempi della mia carriera di pilota, cito Murray Walker e nell'ambito dei Gran Premi non posso non ricordare il grande Bernard Cahier. In ogni caso, al di là di ogni mio singolo ruolo, mi sento un uomo molto fortunato, perché ho avuto nei decenni la possibilità di conoscere personaggi interessantissimi e leggendari non solo italiani, tra questi cito Jim Clark, Roger Penske, Jim Hall, Emerson Fittipaldi e potrei andare avanti molto ma mi fermo qui... Aggiungo solo che Emerson, a fine Anni '60, su un circuito molto particolare come quello britannico di Oulton Park, mi ha preso da parte per chiedermi delle dritte sulle traiettorie da adottare. Lui, ovviamente, al tempo era ancora un rookie, un novellino poco più che ventenne».

- E come traguardi extra corse quali puoi citare?

«*C'è una cosa che mi inorgoglisce molto ed è il campionato italiano Guida Sicura che ho organizzato per tre anni, dal 2005, col beneplacito del Ministero dei Trasporti e con la partecipazione alla presentazione ufficiale del titolare del dicastero. Il tutto partì da una selezione via internet coinvolgendo migliaia e migliaia di aspiranti, con tanto di eliminatorie e finale disputata sul circuito di Varano. Il tutto è poi terminato a causa della mutevolezza degli assetti pilotici e istituzionali, ma questo in Italia non rappresenta certo una novità*».

- Come giornalista non ti ho mai visto stra-entusiasta per delle classicissime tipo la 24 Ore di Le Mans o la 500 Miglia di Indianapolis, anche se alla Sarthe hai corso da pilota e ben figurando.

«*Premetto che a Indy non ci sono mai stato né da pilota né da giornalista, mentre a Le Mans trovo che dal punto di vista dell'informazione non è per niente facile lavorare, perché si opera in condizioni difficili, spesso caotiche. Con tali restrizioni di permessi e di raggio d'azione a volte il tutto risulta poco piacevole, anche a causa di atteggiamenti molto fiscali, anche troppo, da parte degli addetti ai controlli. Tutto questo senza nulla togliere al fascino oggettivo dei rispettivi eventi, che tale resta*».

- Adesso che manchi da un po' di tempo dalla Tv, a 80 anni compiuti, se si presentasse l'occasione, torneresti in campo con entusiasmo?

«*Ti confesso una cosa. Mi è mancato molto più non proseguire la mia esperienza come uomo d'informazione che non d'avere interrotto la mia carriera di pilota. Perché come driver a un certo punto della mia vita ho capito che era arrivato il momento di fare la scelta di smettere, mentre come giornalista questo in realtà non è mai avvenuto: è semplicemente mutata all'improvviso la situazione e io mi sono limitato a prenderne atto. Detto questo, mi sono alzato dal tavolo ancora con un po' di gusto e sano appetito e ciò, pur sentendomi molto soddisfatto e appagato per quello che ho fatto, lo giudico comunque positivo. Inoltre è giusto anche che aggiunga, a chiosa di tutto, un altro bel particolare: ho passato tanti weekend a lavorare a Cologno, per cui in seguito ho anche avuto la bella sensazione di scoprire il gusto di tanti week end liberi insieme a mia moglie, quindi ciascuna stagione per me ha avuto e ha i suoi bei frutti*». ●

IL RICORDO MOLTO PERSONALE DI UN NOSTRO LETTORE

Un **omaggio** a **Nino Vaccarella**

A d una settimana dalla scomparsa di Nino Vaccarella, questa mia è diretta doverosamente al suo ricordo, seppur antico, da parte di un emerito signor nessuno come il sottoscritto, per quando ero meno che decenne.
Ho trascorso qualche estate, fine '60, primi '70, in Sicilia, fondamentalmente il mese di agosto. (...) Poco prima di tornare e concludere la vacanza, vi era sempre occasione di partecipare alla commemorazione religiosa per la festa del patrono, Santa Rosalia, il 4 settembre a Palermo. Anche in quella occasione, non mi ricordo con precisione l'anno: tra il 68 e 73, tutta la nostra famiglia si recò a Monreale. (...)
La chiesa era stracolma, ma ad un certo punto qualcuno si scosta. E ecco tutti - noi seduti sulla panca, mio papà il più esterno, io accanto e mio cugino dopo, la panca anteriore zio, due amici dello zio mamma e zia -, girarsi verso il movimento. Sento un amico dello zio proferire la parola "Vaccarella" e qualcosa d'altro che non intuisco, forse in siciliano. Mio zio vi bada relativamente, mente i suoi amici accennano un saluto di riverenza che un signore con occhiali da sole, viso affilato, berretto in mano e sorriso appena abbozzato, sembra ricambiare. Ma forse un poco a tutti gli astanti immediati. Si ferma a poco più di un metro da me e papà, rifiutando di sedersi al posto di piu d'uno che gli vorrebbe ceder posto. All'improvviso capisco. Vaccarella, Vaccarella, in più mio zio vedo che viene strattonato leggermente dalla zia sporsasi verso destra e dicendogli nel nostro dialetto: «... *le mia al curidur dil machin?...*» Tipico di mia zia che era persona molto documentata e divoratrice di rotocalchi dell'epoca. Mio cugino si strinse nelle spalle e non sembrò cogliere, mio papà cominciò a ricevere qualche mio cenno e colpetto. Finalmente misi insieme gli spunti. Autosprint non era ancora entrato in casa ma Quattroruote sempre.
Vaccarella, perdiana! Anche se quel cognome non mi piaceva più di tanto, avevo più in mente De Adamich, Amon, Merzario, ma feci presto a capire che, mannaggia, la P4 era rimasta a casa e se l'avessi avuta in tasca, avrei potuto tirarla fuori e magari farla vedere a quel signore che mi sembrava bonariamente coinvolgibile. E forse per un momento, dietro quelle lenti scure, avrà incontrato il mio sguardo mentre il suo, penso, qualcosa dimostrava in quanto a indulgenza per la mia agitazione. (...) Tornando a Ninni, la ressa, la prosecuzione della messa, me lo fecero perdere di vista. (...) Poi mi sembrò salire su una utilitaria francese, dal lato passeggero, dopo aver salutato uno stuolo di persone circostanti. Ebbi una delusione poiché in quei minuti precedenti avevo fantasticato e sperato vederlo salire e guidare un "bolide", invece se ne andava su un "macchinino" verdino, bruttino. Ma avevo visto Vaccarella e quel cognome da quel giorno mi significò ben altro.
Passai i giorni seguenti, anche a casa, rientrato, a voler capire e leggere meglio o guardare foto della Targa Florio che fino ad allora non mi aveva colpito l'immaginazione e la passione come Monza o Le Mans. Già, Monza e Le Mans. Un altro zio, fratello di papà, mi ci portò, a Monza, così, fin che poté, a tutti i saloni di Torino. Mi prometteva che saremmo andati alla Sarthe, ma non ce la fece. In suo onore, principalmente, ci sono andato e tornato da adulto quattordici volte. Mi promise anche di portarmi alla Targa. Ma non ci riuscì. Per vedere correre Vaccarella appunto, perché a lui spiegai, e mi capì, l'emozione di quell'incontro.
Oggi la Targa non c'è più, nemmeno Vaccarella che con la sua dipartita ha consentito ad un'epoca eroica di chiudersi. Non ci sono più gli zii, né il papà. Rimangono i ricordi di figure emblematiche, siano esse familiari o miti di gioventù e adolescenza. Figure in bianco e nero, figure però più vere dell'attuale effimero multicolore odierno.
Ma... perbacco Le Mans c'è ancora e... alla prossima, visto che ci sarò, dovrò esserci, un pensiero andrà a quel 1964, dove il signor Ninni che incontrai bambino qualche anno dopo e, forse, mi sorrise, scrisse uno dei suoi capolavori del volante, poi tornando nella sua amata, bellissima e contraddittoria terra. La terra della prima grande corsa automobilistica del mondo. La Targa Florio.
Molto cordialmente

Fabrizio Cordini, Piacenza

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

ESSERE IN
POLE POSITION
NON È MAI STATO
COSÌ FACILE
AUTOSPRINT
EVOLUZIONARIE
STERZATA ROSSA
IL TALLONE DA KILLER
SCONTO OLTRE 48%
ABBONATI A SOLI
€ 80 PER 1 ANNO
52 NUMERI
SPEDIZIONE GRATUITA
Premium Press - consegna in 24/48 ore in tutta Italia